GEOFFREY PARKER
COLIN MARTIN

LA GRAN ARMADA

UNA NUEVA HISTORIA DE LA MAYOR FLOTA
JAMÁS VISTA DESDE LA CREACIÓN DEL MUNDO

Planeta

Índice

Portada
Sinopsis
Portadilla
Dedicatoria
Nota sobre el texto
Introducción
Primera parte. Las flotas se reúnen
1. «Levántate, Señor, y defiende tu causa»
2. «La gran ciénaga de Europa»
3. «Una flota que lo impida»
Segunda parte. El evidente designio de Dios
4. Neutralidad armada, 15581580
5. Guerra fría, 15811585
6. El «gran designio» y su arquitecto
7. La guerra falsa
8. La Armada cobra forma
9. Medina Sidonia se pone al mando
10. El avance hacia el enfrentamiento
Tercera parte. «Vino, vio, se marchó»
11. Posiciones de combate
12. Estancados en el Canal
13. La prueba de batalla
14. «Dios sopló y se dispersaron»
15. De la dispersión al desastre
16. Análisis del fracaso
Cuarta parte. Las consecuencias
17. La amargura de la derrota
18. La Contraarmada
19. Si la Armada hubiera desembarcado
20. La Armada en la historia y la leyenda
21. Los naufragios de la Armada
Epílogo
Cronología
Abreviaturas
Notas sobre las fuentes
Bibliografía
Agradecimientos
Láminas
Notas
Créditos

Visita Planetadelibros.com y descubre una
nueva forma de disfrutar de la lectura

¡Regístrate y accede a contenidos exclusivos!

Primeros capítulos

Fragmentos de próximas publicaciones

Clubs de lectura con los autores

Concursos, sorteos y promociones

Participa en presentaciones de libros

PlanetadeLibros

Comparte tu opinión en la ficha del libro

y en nuestras redes sociales:

You Tube

SINOPSIS

A finales del verano de 1588, la Armada de Felipe II, la mayor flota jamás construida hasta entonces, encontró su fracaso entre el Canal de la Mancha y las costas de Irlanda. Geoffrey Parker, uno de los más relevantes hispanistas británicos, ha analizado durante años una gran cantidad de información procedente de los archivos más importantes de España y Holanda, y la ha contrastado con los descubrimientos de los pecios estudiados por el arqueólogo marino Colin Martin. Con todo ello, consiguen una reconstrucción del episodio que destruye algunos mitos vigentes durante mucho tiempo en la historiografía anglosajona.

El relato más actualizado y detallado de la gran empresa de Felipe II, uno de los episodios más fascinantes de nuestra historia moderna.

Geoffrey Parker
Colin Martin

LA GRAN ARMADA

Una nueva historia de la mayor flota jamás vista desde la creación del mundo

Traducción de Ana Bustelo
y Victoria E. Gordo del Rey

Planeta

Para Paula Martin

Nota sobre el texto

El 24 de febrero de 1582 el papa Gregorio XIII ordenó a todos los cristianos que adelantaran su calendario diez días, pero cada país adoptó el «nuevo estilo» en momentos diferentes: en España, el 15 de octubre de 1582 siguió inmediatamente al 4 de octubre; en la mayoría de las provincias —pero no en todas— de los Países Bajos que se estaban rebelando contra Felipe, el 25 de diciembre siguió inmediatamente al 14 de diciembre de 1582; en las provincias que le eran «obedientes», el 22 de febrero de 1583 siguió inmediatamente al 11 de febrero, y así sucesivamente.

Todas las fechas de este libro posteriores al 4 de octubre de 1582 aparecen en el «nuevo estilo», a menos que se indique lo contrario, incluso para los Estados (como Inglaterra) que rechazaron el calendario gregoriano; y en todo momento hemos asumido que cada año civil comenzó el 1 de enero (y no el 25 de marzo, como en el calendario juliano o «estilo antiguo», «EA» en nuestras notas). Así, la reina Isabel pronunció su emblemático discurso ante el ejército en Tilbury el 19 de agosto de 1588, justo cuando la Armada estaba bordeando el norte de Escocia.

Para evitar confusiones y facilitar las comparaciones, cuando se habla de dinero en este libro se hace en ducados españoles o en libras esterlinas. A finales del siglo XVI, una libra esterlina equivalía a unos cuatro ducados. Un ducado equivalía aproximadamente a un escudo (o corona), y a dos florines y medio; diez florines equivalían aproximadamente a una libra esterlina.

Cuando existe una versión española establecida de un topónimo extranjero (como Amberes, La Haya, Viena…), la hemos utilizado. Cuando no es así, hemos optado por el estilo utilizado en el propio lugar hoy en día. Del mismo modo, si existe una versión española del estilo y el título de un individuo, la hemos utilizado, si no, hemos preferido la versión utilizada por el propio individuo.

Las citas de fuentes en castellano se han modernizado para facilitar la lectura.

Introducción

Era el 10 de agosto de 1588 en el mar del Norte y hacía un tiempo sorprendentemente malo para ser verano. El galeón real inglés Victory —bastante deteriorado por la batalla reciente— navegaba contra un fuerte vendaval del suroeste, con el velamen desplegado para sortear la tormenta. Su puente, pintado de forma llamativa, estaba manchado por el humo de los cañones; el estandarte real del palo mayor y las banderas de san Jorge que ondeaban en los palos de proa y de la mesana estaban hechos jirones. Las jarcias mostraban signos de reparaciones improvisadas, el bauprés y el palo de mesana estaban astillados por los disparos y faltaba el bote del barco. Aunque todavía podía navegar, el Victory no estaba en condiciones de enfrentarse a un enemigo. Sus chilleras, de las que dependía toda su capacidad de combate, estaban vacías.

A sotavento se encontraba la enorme Armada enviada por el rey Felipe II de España en una misión «que todo el mundo miraba, como la cosa más importante» que él había emprendido: la conquista de Inglaterra y su retorno a la Iglesia católica.[1] A pesar de la más larga y feroz batalla de artillería que jamás se había producido en el mar, la flota española seguía suelta en los mares del norte, con su formidable orden y disciplina prácticamente intactos. Sus reservas de munición, aunque mermadas, no estaban agotadas, y las filas prietas de soldados que transportaba aún lo hacían imposible de abordar. Lo peor de todo es que los ingleses ya no sabían dónde estaba, ni lo que todavía era capaz de hacer.

En el gran camarote del Victory, el capitán, sir John Hawkins, tesorero de la Marina inglesa, garabateó una posdata en el informe urgente que acababa de completar y se disculpó por su mala letra: explicó que lo había escrito «con prisas y mal tiempo». Su despacho, dirigido a sir Francis Walsingham, secretario de Estado de la reina Isabel, mostraba que Hawkins estaba muy preocupado. La flota española, advirtió, seguía:

> Aquí, y muy poderosa, y debemos aguardarla con toda nuestra fuerza, que es escasa. Deberíamos disponer de una cantidad infinita de pólvora y perdigones, y enviarlos de forma constante al exterior; sin esto puede producirse un peligro inmenso para nuestro país; porque, a mi entender, esta es la combinación más grande y poderosa que jamás se haya reunido en la cristiandad. Por este motivo, deseo que se le preste la atención y vigilancia que sean necesarias.[2]

Ocho días más tarde, el lord almirante de Inglaterra, Charles Howard de Effingham, «apurado y muy ocupado» a bordo de su buque insignia, el Ark Royal, seguía sintiéndose preocupado e inseguro sobre los movimientos y las intenciones de la Armada. Al igual que Hawkins, no tenía la menor duda acerca de su fuerza formidable. «Algunos desprecian el poder español en el mar —le confió a Walsingham—, pero yo os aseguro que en el mundo entero jamás se vio una fuerza semejante.» Incluso el temible sir Francis Drake no estaba convencido de que la amenaza hubiera pasado. Aunque la Armada hubiera retrocedido hacia España, un poderoso ejército de invasión al mando de uno de los comandantes militares más decididos y capaces de la época seguía en la costa flamenca, preparado para embarcar hacia Inglaterra. Desde su buque insignia, el Revenge, Drake advirtió el 20 de agosto que los ministros de la reina no debían dudar de que Alejandro Farnesio, duque de Parma, «siendo el gran soldado que es […] no se demorará, si puede, en emprender algún gran asunto […]. Mi humilde opinión es que debemos tenerle vigilado».[3]

En otras palabras, la opinión contemporánea mejor informada de Inglaterra no subestimaba la enorme amenaza que suponía la flota de Felipe y, sin embargo, tan rápidamente como había llegado, esa amenaza se evaporó. La Armada no tenía más ases en la manga: siguió luchando entre las islas Orcadas y las Shetland y se fue hacia el Atlántico en un esfuerzo por abrirse una vía para una retirada segura hacia el sur, hacia los puertos de Galicia y Vizcaya. Pero la fortuna no los favoreció. Los vendavales otoñales de aquel año portentoso —los «vientos de Dios», como dirían sus detractores protestantes— soplaron antes de lo habitual y con una violencia inusitada, empujando a muchos de los buques que regresaban hacia las costas occidentales de Escocia e Irlanda. Muchos de ellos naufragaron, a menudo en circunstancias catastróficas, y los supervivientes fueron acosados con poca piedad.

Para los españoles, la campaña de la Armada resultó un desastre sin paliativos, provocado tanto por las fuerzas de la naturaleza como por la mano de sus adversarios. Los ingleses y los holandeses, en cambio, consideraron que no solo había sido una victoria abrumadora, sino también una clara demostración de que la simpatía divina estaba de su lado. Los mensajes llenos de angustia e incertidumbre que habían expresado los comandantes ingleses en el periodo inmediatamente posterior a la campaña fueron rápidamente barridos por la euforia de la liberación, por una marea de fervor patriótico y acrítico que interpretaba lo ocurrido como una afirmación de la inevitable superioridad de la Inglaterra protestante sobre sus enemigos

católicos.

Ese fervor, y las ideas erróneas que generó, han dominado la percepción inglesa de la campaña hasta la actualidad. La historia de la Armada adquirió un atractivo perenne como el episodio heroico y triunfante de una larga lucha marítima, militar, económica e ideológica entre Inglaterra y sus rivales. En cualquier caso, se trata de una buena historia, que ha proporcionado a generaciones de historiadores abundante material con el que narrarla.

Se empezaron a realizar estudios más serios a finales del siglo XIX con la publicación de selecciones de documentos de archivos españoles e ingleses, aunque a menudo iban acompañados de comentarios patrióticos. Durante casi un siglo después, quienes estudiaron la Armada solo tuvieron en cuenta el rico, pero poco nutrido, conjunto de documentos proporcionados por sus progenitores de finales de siglo, a pesar de que las fuentes publicadas no representaban (como sus editores se esforzaban en señalar) más que selecciones personales de los documentos que consideraban más relevantes a la luz de las percepciones históricas de finales del siglo XIX. Ahora ha llegado el momento de examinar de nuevo las fuentes originales.

Por el lado español, gran parte de la documentación original sobrevive en el Archivo General de Simancas (AGS) (imagen 1). Los consejos del rey y los secretarios de Estado y de Guerra manejaban una cantidad ingente de informes, memorandos y cartas referentes a la «Empresa de Inglaterra» (como la llamaba Felipe), y posteriormente pasaron a formar parte de las series Estado, y Guerra y Marina. Son relativamente conocidos, aunque siguen sin consultarse ni utilizarse. Menos conocida es la documentación administrativa relativa a los hombres, las municiones y las provisiones que iban a bordo de los barcos individuales de la Armada, ahora en las series Contaduría Mayor de Cuentas y Contaduría del Sueldo. Algunos documentos son extremadamente detallados, gracias a las instrucciones que se daban al escribano de cada barco de que «habéis de tener la cuenta de la pólvora, plomo y cuerda que se gastare, asentando lo que cada día se distribuyera, declarando los efectos y por qué causa y cuya orden, especificando particularmente las piezas de artillería que se tiraren, y de qué calibo y peso, y la pólvora y pelotas que en ello se gastaren».[4]

Además de lo que se encuentra en Simancas, los papeles del comandante de la Armada, el duque de Medina Sidonia, han sobrevivido casi intactos, aunque ahora están dispersos entre colecciones de Inglaterra y Estados Unidos, y el archivo ducal de Sanlúcar de Barrameda. Aportan luz sobre importantes cuestiones

relativas a la forma de dirigir la campaña española. El segundo comandante de la Armada, Juan Martínez de Recalde, llevó un diario detallado de su viaje y también conservó algunas de las cartas que intercambió con Medina Sidonia y otros durante y justo después de las batallas en el Canal de la Mancha, revelando importantes diferencias de opinión tanto sobre la estrategia como sobre la táctica dentro del alto mando de la flota. Otros tripulantes de la Armada también dejaron testimonios personales en forma de relatos, diarios, cartas e interrogatorios (en el caso de los prisioneros).

La documentación que se conserva de los oponentes ingleses de la Armada son similares, pero menos abundantes. El Consejo Privado de Isabel y su secretario de Estado manejaron una gran cantidad de informes, memorandos y cartas sobre la defensa de Inglaterra e Irlanda. La mayoría se conservan en los archivos del Consejo Privado (una recopilación diaria de las decisiones que toma el poder ejecutivo del gobierno sobre asuntos grandes y pequeños) y en la serie State Papers de los Archivos Nacionales (TNA) de Kew. Además, hay más documentación en las colecciones de manuscritos de la British Library y otros lugares. TNA también conservan tres series de cuentas anuales relativas a la Marina: las presentadas cada año por el tesorero de la Marina, con detalles sobre el equipamiento y los movimientos de los barcos de la reina y los salarios de todos los que servían en ellos; y por el veedor de las vituallas de la Marina, que registraba la cantidad y el coste de todas las provisiones suministradas para mantener a los que estaban a bordo de los barcos en su puesto. Los oficiales de la Artillería real también presentaban cuentas separadas para las municiones suministradas cada año «para el servicio marítimo», pero las correspondientes a 1588 han desaparecido en su mayor parte. Solo las correspondientes a la escuadra occidental de Drake se conservan en los archivos de Plymouth. El almirante Howard parece haber sido el único oficial inglés de alto rango en 1588 que llevó un diario de la campaña, pero ni él ni sus comandantes han dejado un archivo personal sustancial.

Encontramos el mismo desequilibrio en los despachos diplomáticos. Los embajadores de doce gobiernos extranjeros residían en la corte de España en la década de 1580, y cada uno de ellos escribía al menos un largo despacho al mes a su gobierno, lleno de noticias sobre la Empresa. También conseguían y enviaban copias de algunos documentos oficiales, incluso de los más secretos, como la orden de batalla de la Armada. Felipe mantuvo embajadores en los Estados más grandes, y su correspondencia con ellos (conservada en AGS, *Estado*) también arroja luz sobre sus planes. En cambio, Isabel

solo mantuvo relaciones diplomáticas permanentes con tres Estados en la década de 1580: Francia, Escocia y la República Holandesa. Los despachos de sus enviados al extranjero se encuentran en la sección State Papers de los TNA; al parecer, los de los diplomáticos franceses y escoceses en su corte en 1588 han desaparecido.

Los registros administrativos que se conservan del único aliado de Isabel, la República Holandesa, son aún más escasos. El Algemene Rijksarchief de La Haya contiene la correspondencia del gobierno central con sus aliados ingleses, así como con su propio personal militar y civil; las resoluciones y la correspondencia de los Estados Generales (el órgano soberano); las actas del Consejo de Estado (encargado de la defensa); y algunos registros del Almirantazgo de Holanda. El Rijksarchief Zeeland de Middelburg contiene tanto la correspondencia de las autoridades provinciales con los Estados Generales como las cuentas de quienes rescataron dos grandes pecios de la Armada en aguas zelandesas.

En los últimos cincuenta años, se podría decir que la arqueología marítima nos ha permitido subir a bordo de los barcos y examinarlos de primera mano con su contenido. En la derrota terrible de la Armada se perdieron más de treinta barcos españoles frente a las costas occidentales de Escocia e Irlanda, y ahora se han descubierto e investigado los yacimientos de ocho de ellos. Ofrecen ejemplos de varios tipos de barcos que navegaron con la Armada: la galeaza napolitana Girona frente a la costa de Antrim, en Irlanda del Norte; la Santa María de la Rosa, construida por los vascos, en Blasket Sound, al suroeste de Irlanda; la urca Gran Grifón, construida en Rostock, frente a la isla Fair, entre las islas Orcadas y las Shetland (imagen 2); y el granelero Trinidad Valencera, construido por los venecianos, en la bahía de Kinnagoe, en el condado de Donegal, Irlanda. En 1985, los restos de tres grandes cargueros mediterráneos, el Santa María de Visón, el Juliana y el Lavia, empezaron a aparecer en el oleaje de Streedagh Strand, en el condado de Sligo (Irlanda). Otro malogrado mercante mediterráneo, el San Juan de Sicilia, naufragó en la bahía de Tobermory, en la isla de Mull, en el oeste de Escocia, aunque sus restos han sido prácticamente destruidos tras más de tres siglos de búsqueda decidida y destructiva de su esquivo (porque es una ilusión nada más) tesoro.

Las pruebas arqueológicas de estos pecios de la Armada han revolucionado nuestra comprensión de los acontecimientos que este libro trata de relatar y explicar, sobre todo cuando se ven en conjunto con la riqueza del material documental disponible en archivos y bibliotecas de todo el mundo. Sin duda, las líneas generales de la

historia de la Armada siguen siendo las mismas: Felipe II intentó invadir y conquistar Inglaterra, pero sus planes fracasaron, en parte por sus propios errores de cálculo y de gestión, en parte por la superioridad de los esfuerzos defensivos de los ingleses y sus aliados holandeses, y en parte por un clima singularmente adverso. Pero la historia no se limita a las grandes líneas. Las pruebas disponibles en la actualidad, tanto documentales como arqueológicas, nos permiten seguir cada etapa de la historia de la Armada con mayor certeza que antes y, lo que es más importante, explicar con mayor seguridad por qué los acontecimientos se desarrollaron de esta manera.

En lugar de partir del patrioterismo, la xenofobia y la teorización especulativa que han sido las características destacadas de tantos estudios anteriores, para nuestra versión de los hechos nos hemos basado en un amplio corpus de información extraída de los protagonistas contemporáneos y de los restos físicos de los barcos naufragados. Todas las pruebas de las que disponemos refuerzan nuestra creencia de que la Armada constituyó una amenaza para Inglaterra de proporciones inconmensurables, y confirman que las angustiosas preocupaciones que mostraron los comandantes navales ingleses al respecto no estaban equivocadas. En circunstancias ligeramente diferentes, es posible que la Empresa de Inglaterra se hubiera convertido en el éxito supremo del reinado de Felipe.

El conflicto fue el punto álgido, pero no el último acto, de un duelo personal entre dos monarcas que se conocían y no se soportaban. En aquel momento nadie podía predecir el resultado y no es necesario denigrar a España por no haber logrado sus objetivos, como tampoco hay que atribuir la liberación de Inglaterra a su superioridad innata. Todos los protagonistas del conflicto demostraron poseer fortalezas admirables, pero también grandes debilidades, y la mayoría lo superó de forma honrosa. La narración se mantiene en sus propios términos y los únicos que deben quedar en el olvido son los mitos.

Los hombres que lucharon en ambos bandos, en particular, no merecen menos. Como escribió sir John Keegan en su estudio clásico, *El rostro de la batalla*: «Las batallas tienen en común el factor humano: el comportamiento de unos hombres que luchan por conciliar su instinto de conservación, su sentido del honor y la consecución de algún objetivo por el que otros hombres están dispuestos a matarlos. Por lo tanto, el estudio de la batalla es siempre un estudio del miedo y también del valor». Esto es especialmente cierto en el caso de la guerra naval, que se lleva a cabo casi exclusivamente con máquinas, y a finales del siglo XVI el buque de guerra de vela era la máquina más

compleja que se podía encontrar. Sin embargo, la historia de los hombres que vivieron, lucharon y a menudo murieron en los barcos de la campaña de la Armada «sigue siendo la historia fundamental que hay que contar». Por ello, seguimos el ejemplo del contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, impulsor de la magnífica publicación de documentos de la Armada, *La batalla del Mar Océano*, y dedicamos nuestro libro, con respeto y admiración, a «aquellos hombres extraordinarios que, cara a cara, lucharon indomablemente y murieron por sus patrias y sus reyes» en 1588, «muy lejos de sus hogares, héroes anónimos, nunca desconocidos a los ojos de Dios».[5]

PRIMERA PARTE

Las flotas se reúnen

Será la mayor flota jamás vista en estas aguas desde la creación del mundo.[1]

CAPÍTULO 1

«Levántate, Señor, y defiende tu causa»[1]

En el desfile

El 25 de abril de 1588, poco después de amanecer, don Agustín Mexía condujo a siete compañías de infantería española —1.250 soldados—, a la amplia plaza junto al río Tajo en Lisboa y los alineó como guardia de honor frente al palacio de la Ribeira, residencia de los reyes de Portugal.

Ocho años antes, Felipe II de España había reclamado el trono de Portugal tras la muerte del último miembro de la dinastía nativa de Avís, desplegando un ejército dirigido por su principal general, el duque de Alba, y una flota comandada por su principal almirante, el marqués de Santa Cruz. Respaldados por una hábil planificación logística, los invasores unieron sus fuerzas y avanzaron hasta las murallas de Lisboa, donde derrotaron a las tropas movilizadas por otro aspirante al trono portugués, don Antonio de Avís. Las fuerzas lideradas por los grandes de España, entre ellos el duque de Medina Sidonia, pronto derrotaron a toda la oposición en la península, y a principios del año siguiente Felipe II de España fue coronado como Felipe I de Portugal. Solo el archipiélago de las Azores, en el Atlántico Medio, a mil seiscientos kilómetros al oeste de Lisboa, se resistió y siguió dando su apoyo a don Antonio.

En 1582, Santa Cruz, que tenía amplia experiencia en la guerra anfibia en el Mediterráneo, organizó una armada en el estuario del Tajo en Lisboa y se puso en marcha para imponer el control español en las Azores. En un combate frente a la isla más grande, la de São Miguel, Santa Cruz derrotó a la flota que había reunido don Antonio y ejecutó a todos los prisioneros. Regresó triunfante a Lisboa, donde el rey le recibió en persona. Solo la isla de Terceira continuó desafiándole, y al año siguiente Santa Cruz dirigió una armada aún mayor, que contaba con galeras y transportes de tropas desde Lisboa, y realizó un desembarco exitoso. Tras otra tanda de ejecuciones y el brutal saqueo de las poblaciones que se fueron tomando, la resistencia se derrumbó y Santa Cruz regresó a Lisboa una vez más como triunfador.

Para entonces, el rey Felipe había regresado a España, donde se concentró en la formación de una armada todavía mayor. Movilizó barcos, hombres, municiones y provisiones de sus dominios en Europa

y América, y de sus aliados, hasta que consiguió reunir a 30.000 hombres y 130 barcos en el estuario del río Tajo. Encargó a Santa Cruz la conquista de Inglaterra y el restablecimiento de su obediencia al papa: una empresa conocida en los círculos católicos como la «Empresa de Inglaterra».

Para lograr sus objetivos, Felipe había ideado una ambiciosa estrategia. La Armada adoptaría una formación defensiva mientras avanzaba por el Canal de la Mancha, confiando en una férrea disciplina de navegación y en los numerosos soldados a bordo para hacer frente a la oposición hasta que se acercara a los puertos de los Países Bajos españoles, donde su sobrino, el duque de Parma, tenía órdenes de reunir a 27.000 soldados y embarcarlos en una flotilla de barcos pequeños. A continuación, las dos fuerzas tendrían que «darse la mano» y cruzarían juntas los mares estrechos para establecer una cabeza de playa en Margate, en el noreste de Kent. Allí, la Armada descargaría los cañones de asedio, los animales de tiro, las municiones y los servicios de apoyo que había traído de Lisboa, y también a 6.000 de sus propios hombres para dar soporte a las tropas de Parma. El ejército avanzaría entonces rápidamente hacia Londres, apoyado por la flota en el Támesis. Con la ayuda de sus armas de asedio neutralizaría las anticuadas y débiles defensas de Inglaterra, tomaría la capital y capturaría o mataría a la reina Isabel y a sus principales ministros.

Se consideraba que los soldados de Parma eran los mejores del mundo y que pusieran pie en suelo inglés ofrecía a Felipe el camino más prometedor hacia el éxito, pero se necesitaban hombres en las cubiertas españolas para conseguirlo. Las siete compañías de infantería en formación frente al palacio de la Ribeira de Lisboa eran «los más bien tratados, armados y lucidos que hubiese» entre los cinco tercios españoles embarcados en la Armada (imagen 3). Sin embargo, las apariencias engañan. Se había seleccionado a los oficiales y al resto de los hombres por su aspecto, no porque fueran una unidad cohesionada, para servir como guardia de honor en el desfile y en la posterior ceremonia de bendición del estandarte. Habían llegado a tierra la noche anterior, mientras sus compañeros permanecían encerrados en los barcos. Los guardias apostados en tierra tenían órdenes de capturar y ejecutar a cualquier desertor (ya había sido el destino de varios fugitivos).

Al filo de las seis de la mañana salió del palacio una procesión encabezada por el virrey Felipe de Portugal y su sobrino, el cardenal archiduque Alberto, que también ejercía de legado papal del reino e inquisidor principal. De su cuello colgaba el Toisón de Oro, emblema

de la orden de caballería más prestigiosa de España, de la que Felipe era gran maestre y a cuyos caballeros se dirigía llamándolos «primos». A la derecha del virrey cabalgaba un hombre de treinta y nueve años, ancho de pecho, de poca estatura y con barba, que también llevaba el llamativo Toisón de Oro: don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duodécimo señor de Sanlúcar de Barrameda, noveno conde de Niebla y séptimo duque de Medina Sidonia. La noche anterior había jurado servir fielmente como capitán general del Mar Océano de Felipe, cargo que había quedado vacante por la muerte de Santa Cruz dos meses antes. Había intentado rechazar este honor, pero Felipe insistió. Ahora, el duque reticente estaba obligado a dar lo mejor de sí mismo en una empresa que creía poco acertada y con pocas probabilidades de éxito.

El siguiente de la comitiva era don Alonso Martínez de Leyva, de treinta y siete años, a quien el rey había designado para dirigir las tropas de la Armada tras su desembarco en Inglaterra y también (aunque probablemente no lo sabía) para tomar el mando de la Armada en caso de que cayera Medina Sidonia. Don Alonso, resplandeciente con la armadura dorada que le había regalado el rey, había servido con honores en Italia, los Países Bajos y en las dos campañas de las Azores. A principios de 1588, Felipe le había informado en persona de las que serían sus funciones operativas.[2] A su vera marchaba su cuñado, don Francisco de Bobadilla, quien, a sus cincuenta años, era el comandante más experimentado de la Armada, con un distinguido historial de servicio en Italia, los Países Bajos y Portugal, que culminó con su nombramiento como comandante general de infantería en la campaña de Terceira. Bobadilla también tenía buenas conexiones en la corte, ya que había crecido en la casa de uno de los principales consejeros del rey. A continuación, venían los maestres de campo de los cinco tercios de infantería españoles embarcados en la flota, encabezados por don Alonso de Luzón, del tercio de Nápoles, que lucía un bigote tan lustroso que fue objeto de numerosos comentarios cuando los ingleses lo capturaron unos meses más tarde; y don Diego de Pimentel, del tercio de Sicilia. Estos dos distinguidos oficiales habían dirigido sus tropas desde la Italia española hasta Lisboa el año anterior. Nicolás de Isla estaba al mando del tercio que normalmente navegaba en las guardias de los convoyes transatlánticos que traían el tesoro, que era la savia del Imperio español. Don Francisco de Toledo y el propio Mexía estaban al mando de los dos tercios de voluntarios reclutados en distintas partes de España específicamente para el servicio en la Armada. Las reservas *(compañías sueltas)* no tenían coronel.

Los siete comandantes de infantería también tenían bajo su mando un poderoso buque de combate en la Armada; seis procedían de familias nobles y cinco eran caballeros de alguna de las órdenes de caballería de España. Algunos de los aventureros y entretenidos que participaban en el desfile también eran caballeros. Entre ellos marchaba don Antonio Luis de Leyva, príncipe de Ascoli, a quien muchos creían (en palabras de lord Burghley, cabeza del gobierno de Isabel Tudor), «el bastardo del rey de España»: hijo de una supuesta relación entre Felipe y una dama de la corte.[3]

Una vez que el virrey y el duque hubieron terminado su inspección, el desfile se dirigió a la gran catedral de Lisboa al son de los pífanos y los tambores. No había una gran multitud por las calles y la aristocracia portuguesa faltó al evento con toda la intención —la reciente conquista de España todavía causaba irritación—, pero había que respetar los protocolos y el arzobispo de Lisboa celebró una misa y pronunció una oración de bendición para la Empresa de Inglaterra. Otros lugareños que se mostraron favorables fueron sor María de la Visitación, una noble enviada a un convento de monjas cuando era niña, que en 1584 empezó a mostrar los estigmas de las heridas de Cristo. También afirmó haber tenido visiones en las que Cristo y algunos santos le hablaban. Muchos creían que sus oraciones habían curado a los enfermos y evitado naufragios, y recibía visitas y cartas de todas partes solicitando su intervención. Fray Luis de Granada, autor del exitoso *Libro de oración* y célebre predicador cuyos sermones habían impresionado al rey durante su estancia en Lisboa («aunque es muy viejo y no tiene dientes»), se convenció de que sor María era una santa y compuso una biografía halagadora en la que se enumeraban sus «milagros». El virrey le pidió que bendijera a la Armada y ella accedió amablemente.[4]

El 25 de abril, el estandarte de batalla de damasco de la Armada, que era tan pesado que se necesitaron dos hombres para levantarlo, se colocó en el altar de la catedral y también fue bendecido. En él se reafirmaban las fuertes connotaciones religiosas de la empresa: las imágenes de Cristo crucificado y la Virgen María flanqueaban las armas de Felipe, con la inscripción: *«Exsurge Deus et vindica causam tuam»* («Levántate, Señor, y defiende tu causa»). Los barcos del río y los soldados apostados en el exterior dispararon tres veces en señal de saludo y la guarnición del castillo de Lisboa respondió.

Después de la misa, el arzobispo y el clero de la ciudad recorrieron las calles en dirección al palacio, seguidos por Alberto y los oficiales superiores. El primo de Medina Sidonia, don Luis de Córdoba, montado en un corcel blanco, llevaba en alto el estandarte

ya consagrado. Se detuvieron en un convento de dominicos, donde el duque (con ayuda de algunos) colgó el pesado estandarte sobre el altar y sostuvo una de sus borlas para marcar la consagración de su propia persona a la causa que representaba.

El duque y el virrey permanecieron en la escalinata del palacio mientras la guardia de honor disparaba otra salva y los que llevaban las banderas y las picas las bajaban en señal de saludo. Los oficiales superiores se retiraron a tomar un merecido refrigerio, mientras los soldados se dirigían a las embarcaciones. No saldrían de Lisboa en más de un mes, ni desembarcarían en más de dos. Los supervivientes no volverían a España hasta pasados cinco meses o más. Casi la mitad no regresaría nunca.

Los participantes: los soldados

Diversas fuentes, desde documentos en archivos y bibliotecas hasta artefactos recuperados de los naufragios de la Armada, proporcionan detalles sobre los soldados a bordo de la flota. Solo unos pocos habían nacido fuera de España. En febrero de 1588, un magistrado marroquí que había huido a Portugal y se había convertido al cristianismo se ofreció a reclutar a 70 «hombres de su nación» para «servir a Dios y a Vuestra Majestad» en la Armada, y pidió permiso para embarcarse en buques más pequeños «porque sé que han de ser los primeros en llegar a la tierra». Medina Sidonia aceptó, pero con reservas: los nuevos reclutas, conocidos como *moriscos* (musulmanes convertidos al cristianismo) «sin que haya de tener bandera, tambor ni otro ninguno oficial», y recibirían un arma de fuego, pero no un salario.[5] Además, «algunos negros y mulatos» navegaron con la flota, pero, según un testigo presencial, «muy pocos de ellos sobrevivieron debido al frío extremo» del viaje. Solo conocemos el destino de dos de los africanos: uno seguía vivo cuando su barco encalló en la costa de Devon en el camino de regreso a España, pero murió poco después de desembarcar; el otro salió por los aires cuando el barco en el que navegaba explotó poco después de regresar a su puerto de origen. Milagrosamente, sobrevivió.[6]

Medina Sidonia temía que sus barcos no contaran con suficientes soldados para lograr los objetivos del rey y un mes antes del desfile había hecho un llamamiento a los voluntarios portugueses, pero solo dos caballeros aceptaron ponerse al mando e incluso exigieron salarios más altos y se negaron a servir en el mismo barco. Finalmente, se embarcaron casi 2.000 hombres locales, pero Felipe seguía desconfiando, insistía en que «la gente portuguesa que se embarcare con Gaspar de Sousa y Antonio Pereyra será bien que quede siempre

en el armada, por entenderse que será más apropósito para la mar que para saltar en la tierra, y la que hubiese de salir en tierra [en Inglaterra] en los casos y efectos contenidos en vuestra instrucción ha de ser siempre la mejor y más práctica y escogida».[7]

¿Quiénes eran los soldados de «mejor y más práctica y escogida»? Entre ellos había 1.400 hombres procedentes de las guarniciones españolas de Sicilia, al mando de Pimentel (un veterano de la conquista de Portugal en 1580). Habían navegado desde Sicilia hasta Cádiz y marchado por tierra hasta Lisboa, adonde llegaron justo a tiempo para navegar con Santa Cruz en julio de 1587 hacia las Azores para recibir y escoltar a la flota del tesoro anual de América. Con el marqués zarparon otros cuatro contingentes de infantería: 1.700 hombres procedentes de las guarniciones españolas en Portugal; 1.500 que habían servido en los barcos de guardia transatlánticos; 500 a bordo de una escuadra de Vizcaya; y 2.500 reclutados por las ciudades y los nobles de Andalucía. Puede que estos hombres carecieran de experiencia de combate, pero su viaje de ida y vuelta a las Azores, que duró tres meses y cubrió más de tres mil kilómetros, al menos les había familiarizado con el servicio naval en aguas del Atlántico. Seis compañías de infantería que llegaron a Lisboa en abril de 1588 también tenían experiencia naval. La compañía de Patricio Antolínez, alzada en Burgos, se embarcó en los barcos de guardia transatlánticos en Sanlúcar en abril de 1586, pasó el invierno en Cartagena de Indias (ahora en Colombia) y regresó en septiembre de 1587. Luego navegaron a Lisboa, donde muchos fueron enviados a reforzar otros barcos. Antolínez y sus hombres embarcaron en la urca Gran Grifón.[8]

Entre los soldados de «mejor y más práctica y escogida» a bordo de la Armada se encontraban también mil seiscientos hombres procedentes de las guarniciones españolas en Nápoles comandadas por Luzón. Al igual que el tercio creado a partir de las guarniciones españolas en el norte de Portugal y Galicia comandadas por Toledo, llegaron a Lisboa demasiado tarde para participar en la operación de las Azores, pero todos estaban familiarizados con la vida militar y algunos habían estado bajo fuego. Así, Francisco Ruiz Matute se alistó en una compañía de infantería española en 1567 y luchó en la flota de galeras de Felipe en el Mediterráneo, participando en la gran victoria naval de Lepanto antes de regresar a Nápoles. Llegó a ser capitán de compañía justo antes de que su tercio zarpara hacia Lisboa, donde se embarcó en el malogrado Santa María de la Rosa. Francisco Blanco, otro veterano del tercio de Nápoles, había servido en la conquista de Portugal y las Azores, y luego luchó en los Países Bajos hasta 1586 antes de huir a Nápoles, donde cambió su nombre por el de Juan

Ortega antes de alistarse en el tercio de Luzón. Juntos viajaron a Lisboa, donde se embarcaron en el también malogrado Trinidad Valencera.[9]

De modo que unos 10.000 soldados de la Armada podían presumir de experiencia militar o naval previa. El resto eran reclutas inexpertos: los 2.000 voluntarios portugueses y moriscos; 2.500 más reclutados por las ciudades y los nobles de Andalucía; 1.500 reclutados por las ciudades y los nobles de Extremadura; y 1.500 de otros lugares de Castilla. En lugar de incorporarse a uno de los tercios, estos soldados permanecieron en compañías sueltas, quizá como reserva. Las compañías extremeñas llegaron tan tarde que Medina Sidonia las embarcó «sin salir de las barcas» que las transportaban por el Tajo, por temor a que desertaran si se les permitía desembarcar. Recibieron las armas que debían usar en el combate solo después de subir a bordo, y pólvora y balas «para que se ejercitasen y llevasen al respeto para la ocasión que se esperaba de los soldados», solo después de dos semanas en el mar.[10]

Un número desproporcionado de los demás soldados a bordo de la Armada procedía de Andalucía, por dos razones: porque el rey había expedido patentes para reunir un total de 5.000 hombres allí para el servicio en la flota y porque casi todas las tropas que ya servían en los barcos de guardia transatlánticos también procedían de las ciudades y los pueblos del valle del Guadalquivir. Muchos procedían del mismo lugar y siguieron sirviendo juntos. Así, 64 supervivientes de la Armada rescatados en Inglaterra en 1590 procedían de la pequeña localidad de Écija, entre Sevilla y Córdoba, porque se habían alistado juntos cuando el capitán Alonso de Zayas reclutó allí una compañía. Como él, embarcaron en Nuestra Señora del Rosario; y como él, cayeron prisioneros de los ingleses cuando el barco se rindió tras su primer día de combate.

Cada tercio solía estar compuesto por doce compañías. En cada una de ellas, los soldados se organizaban en *camaradas*: grupos de seis a ocho hombres que compartían tienda o alojamiento, y que cocinaban y comían juntos. Se trata de un número óptimo para propiciar que se generen vínculos: lo bastante grande como para que los individuos se apoyen entre sí, pero no tan numeroso como para fomentar el surgimiento de facciones. La cohesión y la fuerza de un ejército dependen de la lealtad interpersonal y del apoyo que se genera dentro de estas unidades.

La flota contaba también con más de quinientos *aventureros* y *entretenidos*, que llevaban consigo no solo unos seiscientos «criados para tomar armas», sino también joyas, entre las que se encontraban

(en algunos casos) cadenas de oro. Cuando el Trinidad Valencera naufragó frente a las costas irlandesas, un superviviente estimó que «los soldados y los aventureros» les sustrajeron «dinero, botones de oro, estoques y prendas de vestir por valor de 7.300 ducados o más» y «dinero, platos y joyas» por valor de 1.200 ducados (imagen 4).[11] Los comandantes de alto rango, al igual que sus criados, también trajeron consigo lujos adicionales, incluyendo ropa fina y vajilla para usar cuando llegaran a Londres (imagen 5).[12]

Muchos hombres a bordo de la Armada dejaron atrás a sus esposas y novias. Solo 64 mujeres recibieron permiso para embarcar con sus maridos en las urcas Santiago y El Gato (conocidas en la flota como las «naos de las damas»), presumiblemente para realizar tareas auxiliares mientras la Armada avanzaba hacia Inglaterra. Es probable que muchos soldados fueran solteros porque eran jóvenes, algunos muy jóvenes. De los 500 soldados en seis compañías reclutados para servir en la Armada en el verano de 1587, 90 eran adolescentes y 320 tenían entre veinte y veinticinco años. De los casi 400 soldados de la Armada capturados y encarcelados en Inglaterra, y rescatados en 1590, 48 se habían alistado antes de cumplir los dieciocho años y casi todos los demás tenían menos de treinta. De otros 133 supervivientes de la Armada que se integraron posteriormente en el ejército español que luchaba en los Países Bajos, 10 se habían alistado siendo adolescentes y casi todos los demás con poco más de veinte años.[13]

Las hojas de servicio de este último grupo de supervivientes ofrecen una visión única de la experiencia de los soldados a bordo de la flota, porque los *contadores del sueldo* del ejército anotaban todo lo que se suministraba a cada hombre para poder deducirlo posteriormente de su salario. El balance es revelador. Los soldados que embarcaron en los barcos de guardia transatlánticos en marzo de 1586 ganaron unos 100 escudos durante los dos años siguientes y lo habían recibido casi todo en dinero y bienes (ropa, armas, raciones, etcétera) cuando zarparon hacia Inglaterra. Asimismo, los veteranos del tercio de Luzón recibieron sus salarios atrasados íntegros cuando dejaron Nápoles en mayo de 1587 y ganaron otros 42 escudos cuando zarparon de Lisboa un año después, de los cuales ya habían recibido 41 escudos en dinero y bienes.[14]

Estas cifras reflejan tanto la eficacia de la administración militar española como la capacidad de Felipe para trasladar a Lisboa grandes partidas de tesoros americanos. Justo antes del desfile llegaron 500.000 escudos en oro procedentes de Sevilla, la mitad de los cuales utilizó el duque para dar dos meses de sueldo a cada hombre. El resto lo repartió entre los cinco barcos más poderosos de la flota, listos para

ser desembolsados en cuanto la Armada llegara a Inglaterra: su buque insignia el San Martín (Portugal), el Santa Ana (Vizcaya), el Santa Ana (Guipúzcoa), el San Salvador (Guipúzcoa) y el Nuestra Señora del Rosario (Andalucía).

Tal vez esta generosidad elevó la moral colectiva, porque al subir a sus barcos algunos soldados cantaron una balada popular:

Mi hermano Bartolo
se va a Inglaterra
a matar al Draque
y a prender a la reina.
Tiene de traerme
un luteranico
con una cadena
y una luterana
a la señora abuela.[15]

Los participantes: los marineros

La mayoría de los soldados habían pasado los meses de invierno acantonados en tierra, pero la mayoría de los marineros no, y (sin duda debido a su estrecho confinamiento) las enfermedades hicieron estragos en los barcos. El tifus se llevó al marqués de Santa Cruz en febrero de 1588; y de los 700 marineros vascos que se unieron a la Armada y perecieron antes de su regreso, casi la mitad murió antes de que partiera la flota. Estos marineros de la costa norte de España —uno de los pocos contingentes de los 7.000 que iban a bordo de la Armada de los que tenemos datos— se diferenciaban de los soldados en dos aspectos. En primer lugar, muchos estaban casados: dejaron casi trescientas cincuenta viudas y unos setecientos huérfanos. En segundo lugar, casi todos tenían experiencia. Muchos habían navegado a las Azores y regresado el año anterior, y antes de eso habían tenido algo de instrucción como grumetes, habían aprendido a trepar por las jarcias y a manejar las velas y las bombas, a hacer nudos, a tripular el barco y a cumplir órdenes. Como en todos los barcos de vela, la vida era dura. Según la escalofriante frase de la *Instrucción náutica* publicada en México por el juez Diego García de Palacio en 1587: «Los que supieren tanto, con el uso y temor del rebenque aprenderán, si el guardia es diligente».[16]

Igual que los soldados, muchos marineros de la Armada procedían del mismo lugar (150 de los marineros vascos vivían en San Sebastián y en el vecino puerto de Pasajes [Pasaia]) y algunos eran de la misma familia. El donostiarra Martín de Villafranca, dueño y patrón de la Santa María de la Rosa, fue uno de los que murió en Lisboa; le sucedió

su hijo del mismo nombre, que pereció «el cual se anegó en la dicha nao y toda la gente en la costa de Irlanda». Tres hermanos Iriarte del pequeño puerto de Zumaya murieron en la campaña, aunque en barcos diferentes: Martín, artillero; Lázaro, carpintero; y Baltasar, marinero. Aunque eran «siendo mozo[s] por casar», los tres dejaron a sus afligidos padres «con mucha pobreza».[17]

Se conservan datos personales de otro grupo de marineros de la Armada: los treinta capturados y rescatados de las prisiones inglesas en 1590. Muchos de ellos tenían más de treinta años y a casi todos se los describe como de «buen cuerpo», una frase que brilla por su ausencia en la lista de soldados rescatados al mismo tiempo. A diferencia de los soldados, tanto ellos como los once grumetes rescatados procedían de toda Europa: del Báltico, de Francia, de Italia, de los Países Bajos, de Portugal y del Adriático, así como de los puertos atlánticos de España. Esta variedad no es sorprendente, ya que la Armada incluía barcos de todos esos lugares, embargados por orden de Felipe junto con sus tripulaciones. Es probable que la mitad de los siete mil marineros a bordo de la Armada no procedieran de España.[18]

Diez generales para diez escuadras

La Armada salió de Lisboa organizada en diez escuadras, cada una de ellas comandada por un «general» español: nueve de Castilla y uno de Cataluña.

Medina Sidonia, nacido en Sanlúcar de Barrameda y al mando de la escuadra de Portugal y de toda la Armada, era el más rico de los grandes de España. Gobernaba a más de cincuenta mil vasallos, y un registro de las fincas y jurisdicciones que heredó abarcaba 400 páginas infolio. En 1579 el duque organizó la defensa de Andalucía contra un posible ataque de Marruecos, colaborando estrechamente con la escuadra de galeras comandada por Santa Cruz, y ambos también cooperaron estrechamente al año siguiente para reducir los puertos del sur de Portugal a la obediencia de Felipe. En 1581 el rey ordenó a Medina Sidonia que dirigiera un ataque anfibio contra Marruecos, pero cambió de opinión y desvió los medios navales reunidos en Andalucía a Lisboa para la campaña de las Azores. Desgraciadamente, dos de las galeras preparadas por el duque se hundieron en la bahía de Cádiz en enero de 1582, y Santa Cruz se lo reprochó con dureza: «Suplico a vuestra señoría ilustrísima que no las mande navegar [galeras] con estos tiempos, porque, aunque sirvieran muy bien proveídos de gomeros podrán perderse». Medina Sidonia se opuso al tono grosero y remitió la carta a Felipe, exigiendo una comisión de investigación para determinar si había sido él quien había cometido la

falta (en caso afirmativo, se ofreció a pagar los daños). Esto indignó al rey. «Porque no nos falten embarazos y pesadumbres, me envía ahora […] ese pliego del duque de Medina Sidonia», garabateó enfadado a su secretario, Mateo Vázquez. «Es de mucha inconveniente estar así el duque y el marqués», sobre todo porque «no me parece que la carta del marqués dice tanto como al duque le parece». No obstante, encargó a Vázquez que reprendiera a Santa Cruz, recordándole «lo mucho que su majestad estima al Señor duque de Medina Sidonia, por quién es y el gran cuidado con que atiende y acude siempre al servicio de su majestad». Y rogaba que no «haya diferencias, sino gran conformidad» entre los dos. La reprimenda funcionó. En 1587 Medina Sidonia supervisó el envío de una enorme flota de refuerzos desde Andalucía para unirse a Santa Cruz en Lisboa. No se perdió ni un barco.[19]

El gaditano Juan Gómez de Medina había acompañado a Santa Cruz a las Azores en 1582 y sirvió como vicealmirante de varios convoyes transatlánticos. El gobierno central «tiene la opinión que es soldado y marinero» y en enero de 1588 le nombró general de la escuadra de urcas: grandes mercantes del norte de Europa que habían sido embargados en los puertos de Andalucía el año anterior.[20]

Otros seis comandantes de la escuadra procedían de las ciudades portuarias del norte de España. Juan Martínez de Recalde (Vizcaya), de Bilbao, era hijo y nieto de marinos que habían servido a la Corona. A sus cuarenta años, había comandado tanto flotas transatlánticas como flotillas navales en el Atlántico Medio. Además, como recordó al rey, «y que con verdad puedo decir que en aquella mar no tiene Vuestra Majestad de mi calidad persona que más plática sea y más la haya navegando» en los mares de Inglaterra, Irlanda y los Países Bajos. En 1572 Recalde había reunido y comandado una flota que navegaba desde España hasta los Países Bajos, donde dirigió sus barcos en la batalla contra los rebeldes holandeses. Tres años más tarde dirigió una segunda flota en la misma ruta, y cuando las tormentas le obligaron a adentrarse en el Solent, desembarcó brevemente en Southampton. En 1580 transportó una fuerza expedicionaria desde España hasta Smerwick, en el suroeste de Irlanda, adquiriendo conocimientos náuticos locales que más tarde salvarían varios barcos de la Armada, incluido el suyo. Poseía una ventaja más: se había casado con la hermana de don Juan de Idiáquez, principal secretario de Estado de Felipe, lo que le proporcionó valiosos contactos en la corte y un canal directo con el rey. En marzo de 1588, a petición de Medina Sidonia, Felipe le nombró almirante general de la Armada porque «además de ser maestre es muy buen soldado».[21]

Martín de Bertendona, de cincuenta y ocho años y también bilbaíno, tenía un historial igual de distinguido. En 1554 había navegado con la flota que llevó a Felipe desde España a Southampton para su boda con la reina María Tudor, y en 1570 comandó la flota que trajo a la cuarta esposa de Felipe, Ana de Austria, desde los Países Bajos a España. Durante parte de ese viaje, dos barcos de guerra ingleses, comandados por Charles Howard y William Winter, escoltaron su flota: volvería a encontrarse con ambos oficiales y sus barcos en las batallas de la Armada. Bertendona también había luchado contra los rebeldes holandeses junto a Recalde en la década de 1570 y comandó una escuadra durante las campañas de las Azores de 1582 y 1583. En enero de 1588 Felipe le nombró general de la escuadra de Levante, compuesta por grandes mercantes del Mediterráneo.

El donostiarra Miguel de Oquendo, de unos sesenta años, igualaba a Recalde y Bertendona en experiencia naval. También él había desempeñado un papel destacado en las dos campañas de las Azores bajo el mando de Santa Cruz, y durante las batallas de la Armada algunos dijeron que manejaba su buque insignia «como un jinete», un símil extravagante, quizá, para el pesado Santa Ana de mil doscientas toneladas, aunque no para su estilo. Igual que Recalde, Oquendo gozaba de buenas conexiones en la corte. En mayo de 1586, cuando Felipe decidió crear una «escuadra de Guipúzcoa» bajo el mando de Oquendo, le concedió una audiencia personal para informarle, siendo el único comandante de alto rango —además de Leyva— al que honró de esta manera. Oquendo también era rico, a pesar de su origen humilde. Poseía dos grandes barcos (ambos navegaron con la Armada), considerables reservas de dinero y dos esclavos.[22]

Agustín de Ojeda, nacido en la vecina Fuenterrabía, contaba con veinticinco años de experiencia naval, incluyendo el servicio en los convoyes transatlánticos, y en las dos campañas de las Azores, cuando en 1587 Santa Cruz le concedió un suculento sueldo como oficial de Estado Mayor «para servir cerca de nuestra persona». Medina Sidonia mantuvo a Ojeda en el buque insignia, dándole el mando conjunto sobre toda la marinería de a bordo, hasta que en junio de 1588 le nombró para sustituir al difunto general de la escuadra de pataches y zabras (pequeños y rápidos barcos de vela embarcados en los puertos vascos).

Don Pedro de Valdés, de unos cincuenta años, procedía del puerto asturiano de Gijón y en 1565 comandaba las tropas a bordo de un destacamento enviado a destruir todos los asentamientos franceses en Florida. Una década más tarde se unió a la flota de Recalde que

navegaba hacia los Países Bajos y tuvo que refugiarse de las tormentas en Dartmouth. En 1580 dirigió la escuadra que capturó Oporto para el rey Felipe, pero al año siguiente vivió una catástrofe. Cuando le enviaron a limpiar los mares de las Azores de adversarios, don Pedro hizo un intento precipitado de capturar Terceira y tuvo que retirarse tras sufrir grandes bajas. A su regreso se le sometió a un consejo de guerra y le enviaron a prisión, pero en 1587 se embarcó hacia las Azores como entretenido en el buque insignia de Santa Cruz. A su regreso, Felipe le nombró general de la escuadra de Andalucía, formada por grandes mercantes embargados por la Corona. Era rico, como Oquendo: véase el hermoso palacio de Valdés, de estilo renacentista, que aún se conserva en Gijón.[23]

El primo de don Pedro, Diego Flores de Valdés, también gijonés y (al igual que Oquendo) de más de sesenta años, tuvo un historial de mando dispar. Su carrera tuvo un comienzo muy positivo: acompañó a Felipe en su viaje de España a Southampton en 1554 y comandó el barco que le trajo de vuelta de los Países Bajos a España cinco años después. Fue el segundo al mando de la fuerza expedicionaria enviada a Florida en 1565 y posteriormente dirigió al menos ocho convoyes con seguridad hacia y desde América. En 1581 este historial le llevó a ser nombrado comandante de una flota enviada para expulsar a los intrusos ingleses del Atlántico Sur, pero fracasó estrepitosamente: de sus veintitrés barcos perdió todos menos ocho y los ingleses lograron escapar. A pesar de esto, cuando en febrero de 1588 Felipe decidió desviar a Lisboa otra flotilla de barcos de guardia reunida para una travesía transatlántica, nombró a Flores como su general. Llegó a Lisboa el 28 de abril y se convirtió en la «escuadra de Castilla».[24]

De los otros dos generales de la escuadra, Diego de Medrano, nacido en Soria hacia 1545, había luchado en el Mediterráneo durante veinte años antes de que Santa Cruz le nombrara para comandar las galeras que desempeñaron un papel crucial en Terceira en 1583. Él y sus galeras también acompañaron al marqués en la expedición a las Azores cuatro años después. Don Hugo de Moncada, nacido en Barcelona en 1557, era el más joven de los generales. Aunque aparentemente carecía de experiencia en el combate, comandaba una galeaza desde 1585, y navegó con ella de Nápoles a Lisboa dos años después. En febrero de 1588, Felipe le nombró general de la escuadra de galeazas.

Vale la pena detenerse a admirar la experiencia colectiva de estos oficiales navales de alto rango. Oquendo, Recalde, don Pedro de Valdés, Bertendona, Medrano y Ojeda (al igual que tres oficiales superiores de la Armada —Bobadilla, Leyva y Pimentel—) habían

navegado con Santa Cruz a la conquista de las Azores y experimentado el combate cuerpo a cuerpo. Los cuatro primeros estaban familiarizados con las aguas del norte de Europa; Recalde, Bertendona y Diego Flores incluso habían navegado por el Solent y habían desembarcado en Southampton. Oquendo, Recalde y don Pedro, al igual que Diego Flores y Gómez de Medina, habían comandado flotas.

Aunque Medina Sidonia no había hecho ninguna de estas cosas, convocaba regularmente a los generales al buque insignia y aprovechaba su sabiduría. Quizá su disposición a aprender reflejaba su educación. Pedro de Medina, un notable humanista y autor de libros sobre navegación e historia, le había enseñado a conversar en latín, además de en español, y le había impartido conocimientos de historia, además de contagiarle el interés por los asuntos de actualidad. También Leyva había recibido una buena educación. En su última carta conocida, cuando se enfrentaba a la amargura de la derrota en agosto de 1588, invitó a su colega Recalde a recitar «una copla que hizo fray Luis de León, el gran letrado, que le hicieron prender en la Inquisición los émulos envidiosos que tenía, y al librarse dejó escrita esa copla que envío ahí a vuestra merced porque debe de traer humor de poeta». Poco se sabe de la educación de los otros generales, pero a su muerte, Oquendo poseía una pequeña biblioteca y Recalde sabía suficiente historia como para comparar la valentía de Leyva bajo el fuego con la del Cid Campeador.[25]

«Men behaving badly»

Sin embargo, como todos los seres humanos, los oficiales superiores de la Armada tenían sus defectos. En febrero de 1588, el representante especial del rey en Lisboa estalló de indignación al ver que otros miembros del alto mando trataban a Recalde con desdén, a pesar de que «éste es sin ninguna duda el más entero y de más servicio que aquí hay; y como Dios es verdadero, se le hace agravio en no meterle en el consejo, porque ¿qué culpa tiene él de que sus compañeros no sean para ello?». Poco después, cuando don Pedro de Valdés discrepó con sus colegas sobre la táctica, Medina Sidonia transmitió debidamente su discrepancia al rey, pero añadió con rencor: «Quizá no se debe de acordar de lo que le pasó en la Tercera, que tanto costó a Vuestra Majestad su arrojamiento».[26] El primo de don Pedro, Diego Flores de Valdés, también fue objeto de un buen grado de rencor. Al enterarse de su elección como comandante de la flota del Atlántico Sur en 1581, un rival observó: «Aunque es cierto que a su majestad le gusta el general [Flores], a los que le conocen definitivamente no». Siete años más tarde, al saber que Flores comandaría la escuadra de

Castilla, un superviviente de la expedición del Atlántico Sur instó al rey a «dar semejante plaza a hombre de más bríos y no tan tímido y poco amigo de acudir a la ocasión, aunque se le ofrezca con ventaja, como últimamente vimos en la armada de Vuestra Majestad que llevó a su cargo» al Estrecho de Magallanes.[27]

Algunos de los comandantes de la flota no cumplían con los estándares que se esperaban de un caballero español: un pedigrí no manchado por la ilegitimidad, la sangre judía, la herejía o haber trabajado para vivir. Ni siquiera Medina Sidonia cumplía estos criterios, ya que descendía de la hija ilegítima de un arzobispo que a su vez era ilegítimo. De Gómez de Medina «se ha entendido que desciende de Cristianos Nuevos, y también se ha dicho que a un abuelo suyo le quemaron o penitenciado por el santo oficio de la inquisición»: su ascenso a comandante de escuadra solo se produjo porque los consejeros navales del rey «por la brevedad del tiempo no se ha podido enviar a saber de la inquisición de Sevilla lo que en ella hay». Tanto Oquendo como don Juan de Acuña Vela, capitán general de Artillería de España, habían sido citados a comparecer ante su Inquisición local por ser sospechosos de instigar la herejía.[28]

El turbio pasado de otros comandantes de la Armada salió a la luz a través del complejo proceso necesario para obtener el título de caballero en una de las tres órdenes militares de España: Santiago, Calatrava y Alcántara (imagen 6). Como gran maestre de cada orden, Felipe era el único que podía hacer una nominación; pero antes de que esta se hiciera efectiva, su Consejo de las Órdenes enviaba investigadores a las varias residencias de cada nominado para entrevistar a personas —a menudo a docenas— que conocieran sus antecedentes religiosos y personales. Los investigadores, uno de ellos un fraile y el otro un caballero de la orden, hacían una serie de preguntas para determinar la limpieza de sangre del candidato. Los que no pasaban esta prueba solo recibían el título de caballero si el rey conseguía una dispensa papal para no tener en cuenta las «tachas» de su expediente.

Los oficiales superiores de la Armada habían acumulado un número sorprendente de «tachas». El título de caballero de don Pedro de Valdés quedó en suspenso después de que los investigadores descubrieran que dos de sus abuelos eran hijos de sacerdotes fornicadores, y «todo el mundo lo sabe». Además, algunos decían que su padre había vendido verduras («así de su costa como comprado»). A pesar de que los investigadores sospecharon que se trataba de una calumnia difundida por los «enemigos en aquella villa y concejo», «todo el mundo» sabía que apenas Valdés obtuvo su título de

caballero, su padre don Juan hizo asesinar a la esposa de don Pedro porque se sospechaba que era una adúltera, y que los funcionarios reales arrestaron, juzgaron y ejecutaron a don Juan.[29]

Oquendo también se tuvo que enfrentar a empecinados enemigos locales. En 1562, el rey le concedió la petición de llevar «armas ofensivas y defensivas» en todo momento, alegando: «Algunas personas os quieren mal, os teméis o receláis que os herirán, matarán, hablarán o harán otro mal…». Veinte años después, ya como magistrado de San Sebastián, Oquendo intimidó a sus colegas para que aprobaran los fondos de la escuadra que el rey le había pedido que reuniera y comandara hasta las Azores, lo que supuso que «mucha gente de esta ciudad le odiara». Sus enemigos hicieron su agosto cuando los investigadores del Consejo llegaron ese mismo año para recoger testimonios para la investidura de Oquendo. Los testigos afirmaron que su padre «hacía cuerdas por sus manos», y que Miguel no solo compraba y vendía bienes, sino que mantenía a un agente en Cádiz para manejar sus mercancías. En octubre de 1583, tras regresar victorioso de Terceira, Oquendo volvió a la corte y se quejó: «Mis enemigos han hecho guerra en mi ausencia, alegando cosas contra toda verdad», explícitamente para impedir que obtuviera el título de caballero. También afirmó que, aunque había trabajado para vivir, en Bilbao «todos los ciudadanos, por muy nobles que sean, trabajan para vivir sin comprometer su condición de nobles». No obstante, el Consejo de las Órdenes «se acordó que por ahora no se le debía de dar el hábito», y el rey tuvo que obtener una dispensa papal para prevalecer.[30]

Otros comandantes militares de la Armada también requirieron una intervención real similar. Luzón no recibió el título de caballero hasta 1598 porque los rumores de que la Inquisición había quemado a uno de sus antepasados en la hoguera acusado de criptojudío desbarataron las candidaturas anteriores (aunque, como en el caso de don Pedro de Valdés y Oquendo, algunos testigos sugirieron que los rumores solo reflejaban los esfuerzos de otras familias de la élite local para evitar que obtuviera el título de caballero).[31] Los investigadores del Consejo descubrieron que la abuela de don Baltasar de Zúñiga era «nieta del arzobispo de Santiago, sacerdote»; y que la madre del príncipe de Ascoli descendía de un obispo convertido del judaísmo. En cada caso, el rey tuvo que obtener una dispensa papal antes de que su candidato pudiera recibir el título de caballero. Además, como «todo el mundo» estaba al corriente de tales «tachas», sin duda se convertían en objeto de chismes y bromas a bordo de la flota.[32]

Lo mismo ocurría con las embarazosas fechorías de otros

protagonistas. Durante la Semana Santa de 1581, un grupo de jóvenes cortesanos en Madrid aprovechó el momento en que se apagaban todas las velas de la iglesia y la congregación hacía un gran ruido durante un servicio de *tenebrae* para besar y manosear a las jóvenes que estaban a su alcance. Entre los detenidos, multados con 2.000 ducados cada uno y desterrados de la corte, se encontraban el conde de Paredes, dos hijos de don Diego de Córdoba (camarero del rey) y Ascoli. No mucho después del regreso de Ascoli a la corte, él y otro joven aristócrata llevaron una noche a sus sirvientes a la calle y comenzaron una serenata bajo el balcón de una dama. Las palabras altisonantes atrajeron la atención de los revoltosos hijos de don Diego de Córdoba y los grupos rivales pronto «sacaron sus espadas y se atacaron mutuamente» hasta que los familiares los calmaron. Una vez más, el rey los desterró a todos de la corte.[33]

Estos malhechores seguían en el ostracismo en marzo de 1588, cuando Felipe convocó a todos los nobles para que se dirigieran a Lisboa y se unieran a la Armada, y aprovecharon la oportunidad de redimirse. Ascoli llevó consigo 39 «criados para tomar armas» —más que nadie— para poder, en palabras de Felipe: «Seguir las pisadas de sus pasados y deseando imitarles, emplearse en mi servicio». El rey ordenó a Medina Sidonia «hágase llamar al dicho Príncipe» a todas reuniones de su consejo de Guerra «y darle el lugar que su persona merece, admitiendo su voz y parecer en las cosas que se trataren en ellas». El duque cumplió, concediéndole un lugar de honor a su lado en el puente de mando del buque insignia, a pesar de que el príncipe solo tenía veinticuatro años y carecía de experiencia militar y naval.[34]

Otro oficial superior con pasado turbio fue Juan Téllez Guzmán, marqués de Peñafiel y primo de Medina Sidonia, quien fue a prisión en 1587 tras una transgresión en la corte. Un año más tarde apareció en Lisboa como entretenido, probablemente porque se había ofrecido como voluntario para la Armada a cambio de su libertad. Con treinta y cuatro años y acompañado de 21 criados, el marqués se embarcó en el navío de guerra portugués San Marcos, comandado por Bobadilla. Cuando este se trasladó al buque insignia para asesorar al duque en asuntos militares, el marqués de Peñafiel se puso al mando, a pesar de su falta de experiencia naval.[35]

También Leyva había ofendido una vez al rey. En 1581, don Alonso amenazó con matar a Antonio Pérez, secretario real y sospechoso de adulterio con la suegra del duque de Medina Sidonia. A pesar de la petición de clemencia del duque, Leyva fue desterrado de la corte, pero se redimió sirviendo en la expedición de las Azores al año siguiente. En 1587 Felipe le envió a Cádiz para ayudar a Medina

Sidonia a supervisar los barcos que se estaban preparando para zarpar hacia Lisboa con el fin de unirse a la Armada «por la plática y experiencia que tiene de esas cosas». Una vez en Lisboa, acompañado de 36 criados, don Alonso se embarcó en el gran mercante genovés Rata Encoronada (imagen 7).[36]

Otro malhechor que había a bordo era el capitán Francisco de Cuéllar, que se había alistado siendo aún un adolescente como soldado en las guardias transatlánticas, y en 1580 participó en la conquista de Portugal. Es evidente que Cuéllar sirvió con honor, ya que al año siguiente Felipe le nombró «capitán de mar y tierra» de uno de los buques de guerra dirigidos por Diego Flores en el Atlántico Sur; pero fue acusado de cobardía durante la batalla con los ingleses y se le encarceló a bordo de su propio barco. Consiguió limpiar su nombre poco después de su regreso a España, pero no recibió su salario atrasado hasta junio de 1587, cuando Felipe envió a Cuéllar y a otros seis oficiales veteranos del Atlántico Sur a Lisboa para servir a Santa Cruz en la Armada. Dada su experiencia en la batalla, los siete esperaban tomar el mando de uno de los barcos de combate, pero cuando llegaron, el marqués ya había nombrado hidalgos para todos los puestos vacantes, por lo que los recién llegados navegaron a regañadientes a las Azores como oficiales del Estado Mayor. A su regreso, se negaron a comandar buques menores. Por lo tanto, «y por no tener gente vagabunda y que huyen del servicio de Vuestra Majestad», el marqués «los he hecho despedir y borrar sus placas» y rogó al rey que «suplico a Vuestra Majestad mande hacer demostración con ellos porque sea ejemplo para otros» si venían a la corte a quejarse. En cambio, los capitanes se tragaron su orgullo y aceptaron servir como entretenidos. Cuéllar acabó embarcándose en el San Pedro, uno de los guardias transatlánticos de la escuadra de Castilla, y justo antes de que saliera de La Coruña su sueño se hizo realidad y asumió el cargo de capitán.[37]

Probablemente, el malhechor más conocido a bordo de la Armada fue Lope de Vega, de veintiséis años. Los magistrados reales le habían arrestado en un teatro de Madrid el año anterior bajo la sospecha de hacer circular sátiras y, tras una pena de prisión, le desterraron no solo de la corte sino también de Castilla. Llegó a Lisboa justo a tiempo para unirse a Recalde a bordo del San Juan de Portugal y sobrevivió al viaje para convertirse en el dramaturgo más famoso y prolífico de España. Su participación en la Empresa de Inglaterra ha sido discutida, pero su nombre aparece claramente en una lista de aventureros embarcados en la flota: «Lope de Vega, de Madrid».[38]

Los barcos

La estructura de mando de la Armada tenía, pues, serias debilidades. También sus barcos. Tan pronto como Medina Sidonia llegó a Lisboa para asumir su mando en marzo de 1588, recorrió la flota en una falúa —una de las diez pequeñas y elegantes embarcaciones propulsadas por remos y velas, construidas especialmente en Lisboa el invierno anterior— y «luego que llegó, visitó toda la Armada y entró en todas las naves y mandó que luego envergasen las velas».[39] Pidió a cada comandante que presentara una lista de todo lo que le faltaba a su barco —cables, anclas, artillería, marineros, pilotos, etcétera— y prometió suministrarlos «en todo con brevedad». Retiró las provisiones y municiones de los barcos que consideraba sobrecargados, y prestó especial atención a la cantidad de agua potable embarcada. A continuación, convocó un comité de subordinados experimentados para discutir la mejor manera de solucionar las carencias. Su enfoque práctico y su eficacia, que todos sus subordinados comentaron favorablemente, reflejaban su larga experiencia en la supervisión del envío de convoyes transatlánticos.

Los gobiernos en tiempos de guerra solían embargar todos los grandes buques mercantes que se encontraban en los puertos locales y posteriormente seleccionaban los que consideraban adecuados para las operaciones anfibias que requerían el traslado de tropas y municiones, pagando al propietario una tarifa mensual fija por el buque y su tripulación hasta el final de la campaña. La Armada no fue una excepción: los mercantes embargados constituían cerca de dos tercios del total. Algunos se construyeron en puertos del Mediterráneo, como el San Juan de Sicilia de Ragusa, el Juliana de Génova y el Trinidad Valencera de Venecia (todos en la escuadra de Levante). Otros procedían de astilleros del Atlántico, el Báltico y el mar del Norte, como el Gran Grifón de Rostock (una urca), el Santa María de la Rosa de San Sebastián (Guipúzcoa) y el Nuestra Señora del Rosario de Ribadeo. La mayoría de los barcos de las escuadras de Vizcaya y Andalucía, así como los pataches, zabras y carabelas utilizados para las comunicaciones, también se construyeron en los astilleros del norte de España.

Los buques mercantes deben transportar grandes cargas de la forma más económica posible, es decir, necesitan una estiba amplia y unos costes de explotación mínimos; la velocidad y la maniobrabilidad son menos importantes. Por ello, los cascos de los mercantes europeos —ya sea en el Mediterráneo o en el Atlántico— eran profundos, entubados y en forma de caja, con aparejos de navegación sencillos que requerían relativamente pocas manos. Los requisitos de los buques de guerra eran lo contrario: debían ser rápidos y manejables, lo que

significaba sacrificar la capacidad de carga para crear espacio suficiente para los grandes cañones que podían enfrentarse al enemigo y embarcar tripulaciones más numerosas para luchar.

Los buques de la Armada construidos específicamente para el combate se dividían en cuatro categorías. La escuadra de Portugal incluía algunos de los mayores buques de guerra a vela del mundo. Medina Sidonia, al igual que Santa Cruz antes que él, navegaba en el San Martín, construido en Lisboa en la década de 1570 y que llevaba alrededor de cincuenta cañones —aunque diferentes fuentes registran totales ligeramente diferentes— (imagen 8). Junto con el San Mateo, había desempeñado un papel destacado en la batalla frente a São Miguel, sufriendo graves daños en el combate. Los otros siete galeones de la escuadra fueron construidos en astilleros portugueses tras la conquista española (el propio Felipe asistió a la botadura de uno de ellos, llamado San Felipe en su honor). Junto con la galeaza Florencia y dos zabras extragrandes, todos habían navegado hacia y desde las Azores en 1587. Entre todas llevaban cuatrocientos seis cañones, la mitad de ellos grandes.

La escuadra de Castilla estaba formada por buques de combate más pequeños y rápidos, construidos para escoltar los convoyes mercantes anuales con seguridad entre Andalucía y el Caribe. El buque insignia, San Cristóbal, llevaba 32 cañones; otros 7 buques de guerra habían sido construidos en astilleros cercanos a Santander con un diseño estándar. Toda la escuadra llevaba casi 400 cañones, la mitad de ellos de gran tamaño.

Las galeras llevaban velas que se utilizaban siempre que las condiciones lo permitían, pero para la maniobra independiente, especialmente durante la batalla, su principal medio de propulsión eran los remeros, la mayoría de ellos, aunque no todos, prisioneros o esclavos. Diseñadas explícitamente para la guerra, cada galera llevaba un formidable arsenal de artillería en la proa, lo que significaba que (al igual que un avión de combate moderno) toda la plataforma tenía que maniobrar para apuntar la artillería. También podían realizar un trabajo vital de remolque de grandes veleros en aguas confinadas y (gracias a su escaso calado) el trabajo igualmente vital de trasladar hombres y municiones del barco a la costa. Las galeazas combinaban la capacidad del casco de un velero con la capacidad de maniobrar con remos. Con un desplazamiento unas cuatro veces mayor que el de una galera, las galeazas se movían lentamente cuando se desplazaban a remo, pero en casi todas las condiciones podían dirigir la devastadora potencia de fuego de los grandes cañones de sus castillos de proa y popa —algunos de ellos de 50 libras— contra buques de

vela con menos capacidad de adaptación (imagen 9).

El 9 de mayo la imprenta de Medina Sidonia publicó un folleto de 44 páginas titulado *La felicíssima Armada que el rey don Felipe nuestro señor mandó juntar en el puerto de la ciudad de Lisboa*, lleno de detalles sobre los barcos, que estaban ordenados por escuadras, incluyendo los cañones, municiones, soldados y marineros a bordo, así como los nombres de todos los oficiales, entretenidos y aventureros, y una nota de las órdenes religiosas a las que pertenecían los 180 clérigos que iban a bordo.

Puede parecer curioso que Medina Sidonia publicara y difundiera este compendio de información, que hoy estaría clasificado como secreto de Estado. Evidentemente, la idea partió del duque, porque cuando uno de los ejemplares impresos llegó a la casa real el 3 de junio, el secretario particular de Felipe lo remitió con el comentario irónico «Es bien curioso». El rey se puso furioso: «Sí, en efecto»; garabateó: «Imprimir estas informaciones puede resultar muy peligroso, sobre todo tan pronto, porque las conocerán nuestros enemigos». Más tarde, sin embargo, aceptó que el documento podría intimidar a sus adversarios e impresionar a sus aliados, haciendo saber a toda Europa que la conquista se había logrado gracias a las armas y al tesoro español (lo que quizá haría más aceptable la pretensión del rey de elegir al próximo monarca de Inglaterra). Pronto aparecieron otras ediciones en Nápoles, Roma, Milán, Colonia y París (tabla 1.1).[40]

Tabla 1.1. Escuadrones que conformaban la flota española, cuando salieron de La Coruña[41]

Escuadrón	Buques de guerra	Barcos de apoyo	Total de barcos	Total de marineros	Total de remeros	Total de soldados	Total de cañones
Portugal	9	2	11	1.058	-	2.647	266
Castilla	14	2	16	1.078	-	2.579	326
Galeras	4	0	4	74	910	148	20
Galeazas	4	0	4	446	1200	890	200
Vizcaya	10	4	14	800	-	1.986	234
Andalucía	10	1	11	720	-	2.089	251
Guipúzcoa	10	4	14	715	-	1.821	256
Levante	11/12	0	11/12	810	-	2.865	324
Urcas	22	0	22	646	-	2.375	387
Pataches y zabras	3	20/23	23/26	564	-	195	114
Total	**97/98**	**33/36**	**130/134**	**6.911**	**2.110**	**17.595**	**2.378**
Carabelas y falucas	-	16/17	16/17	?	42	-	-
TOTAL	**97/98**	**49/53**	**146/151**	**6.911**	**2.152**	**17.595**	**2.378**

Señor de la Armada

¿Por qué el panfleto de Medina Sidonia, impreso en Lisboa el 9 de mayo de 1588, tardó más de tres semanas en llegar a la mesa del rey? En parte, se explica por la decisión de Felipe en 1583 de abandonar Portugal y regresar a Castilla. Casi todas las cartas y papeles dirigidos a él eran revisados por alguno de los consejos consultivos que se reunían en el Palacio Real de Madrid: el Consejo de Estado para la política exterior, el Consejo de Guerra para la defensa, el Consejo de la Inquisición para los asuntos del Santo Oficio, etcétera. Los consejos remitían al rey cada documento que llegaba con un resumen y sugerían una respuesta adecuada en un documento conocido como «consulta». Felipe leía cada consulta y escribía o dictaba su respuesta. En invierno también residía en Madrid, pero en otras temporadas dividía su tiempo entre los retiros cercanos, sobre todo en San Lorenzo el Real de El Escorial, a ochenta kilómetros al noroeste de Madrid, en la sierra de Guadarrama. Allí, desde un pequeño estudio con vistas al altar mayor, Felipe pretendía dirigir un Imperio global en el que nunca se ponía el sol (imágenes 10 y 11).

Esta sería la primera razón por la que tardó en llegar el panfleto de Medina Sidonia con descripciones detalladas de la Armada: incluso el mensajero más rápido tardaba cuatro días en viajar entre Madrid y Lisboa, y otro día entre Madrid y El Escorial. Sin embargo, la distancia explica un retraso de una semana, no de casi un mes. Esto se debe al estilo de gobierno de Felipe.

El rey aborrecía las entrevistas personales, prefería tramitar todos

los asuntos por escrito. En 1576, al rechazar la petición de entrevista de un alto consejero militar, informó a su secretario: «Yo holgaría de verle, pero, verdaderamente, me falta mucho tiempo. Y de las audiencias me queda poco en la cabeza, aunque esto no se lo diréis. Digo de las más de ellas». Dos años más tarde, cuando Medina Sidonia pidió una audiencia para discutir la mejor manera de ejecutar la política de Felipe hacia Marruecos, el rey respondió: «Si os halláredes más cerca de aquí, podría ser a propósito de entender de vos, a boca, las particularidades, pero, estorbándolo la causa que digo y pudiéndolo seguramente escribir a mis manos creo que lo mejor será que lo hagáis así».[42]

Esta era la respuesta habitual de Felipe: insistía en recibir toda la información por escrito. Durante la invasión de Portugal en 1580, ordenó a su principal comandante de campo que le hiciera «saber lo que sucede *todos los días*»; y ocho años más tarde, durante la campaña de la Armada, el rey ordenó a su embajador en París: «Ahora es el tiempo de avisarme de todo *por momentos*». Sus ministros cumplieron y el torrente de información que llegaba convenció al rey de que él —y solo él— tenía la «visión de conjunto» necesaria para tomar la decisión correcta.[43]

Para seguir el ritmo de este torrente, Felipe dedicaba a sus papeles ocho o nueve horas casi todos los días, leía las cartas y consultas que le llegaban antes de tomar él personalmente las decisiones finales, que comunicaba a uno de sus secretarios, bien en un *billete* separado o bien garabateado en el margen izquierdo del documento entrante (se dejaba un margen ancho para este fin). El rey también firmaba en persona la mayoría de los documentos de salida, hasta cuatrocientas cartas en una sola mañana (al menos eso aseguró en una ocasión). En 1575, un diplomático inglés en Madrid explicaba que Felipe «escribe y despacha mediante billetes más (dicen) que todos sus secretarios». Una década después, según el embajador veneciano:

> Alguien que frecuenta los aposentos privados del rey me informa de que nunca está ocioso, pues además de su deseo de leer él mismo toda la correspondencia entrante y saliente de todas las áreas, y de todos los embajadores y ministros de sus vastos dominios […] despacha cada día con su propia mano más de una resma de papel.[44]

Mucho antes de la máquina de escribir, la fotocopiadora y el procesador de textos, Felipe se ahogaba en un mar de papel. Y lo sabía. «Estoy con 100.000 papeles delante», comenzaba una nota

frenética a un secretario; y una noche de 1578 se quejó a Mateo Vázquez, su secretario particular y capellán:

> Ahora me dan otro pliego vuestro. No tengo tiempo ni cabeza para verlo, y así no le abro hasta mañana y son dadas las diez y no he cenado, y quédame la mesa llena de papeles para mañana pues ya no puedo más ahora.

Unos meses más tarde cayó en la autocompasión: «Con las cosas que se ofrecen a que no se puede dejar de acudir, no creo que hay fuerzas humanas que basten a todo, cuanto más las mías que son muy flacas, y lo van siendo mucho más cada día con las ocasiones que hay para ello; y si se quisiese emprender todo junto, no creo que se haría nada». En ocasiones, la cantidad de decisiones pendientes le hacía perder los nervios. Un día de 1581 se quejó a Vázquez:

> Es menester que esperen unas cosas u otras, que no pueden hacer todas juntas. Vos le esforzad y entretened. Que cierto no se puede más. Y quien viere lo que hoy he pasado, lo vería que solos dos hombres me han tenido más de dos horas, y dejándome más papeles que podré ver en otras muchas. Y así estoy hecho mil pedazos. Dios me [dé] fuerzas y paciencia para poder con lo que se pasa.[45]

El rey esperaba que Dios le proporcionara no solo fuerza y paciencia, sino también milagros para salvar la distancia entre la intención y el logro, entre los medios y los fines. A medida que las malas noticias llegaban de sus comandantes en los Países Bajos y el Mediterráneo en 1574, Felipe advirtió a Vázquez: «Cierto si no es haciendo Dios milagros, lo que no merecen nuestros pecados, no es posible sostenernos ya no digo años sino meses». La llegada de noticias de nuevos reveses, en lugar de llevarle a reconsiderar su infructuosa política, reforzó su expectativa de intervención divina: «Dios nos ayude en todo, que yo os digo que es tanto menester que aun parece que se ha de ser servido con hacer milagro, porque sin él yo lo veo todo en los peores términos que puede ser».[46]

La convicción del rey de que sus políticas favorecían la causa de Dios le llevó a menudo a tener roces con los responsables de ejecutarlas. Cuando sus lugartenientes desafiaron una orden real de invadir Inglaterra en el invierno de 1587, Felipe respondió sin rodeos: «[…] no se deja de ver lo que se aventura en navegar con gruesa armada de invierno y por ese Canal, sin tener puerto cierto, pero […] el tiempo placerá a Dios (cuya es la causa) darle bueno». En marzo de 1588 consideró los retrasos en la salida de la Armada al mar como una prueba divina: «Es de creer que Nuestro Señor ha permitido estas

dificultades para que, vencidas con Su ayuda, se reconozca más todo el buen suceso de Su mano». Unas semanas más tarde, al acercarse la Semana Santa, insistió en que todos los que estuvieran a bordo de la flota «eviten juramentos y blasfemias y otras ofensas de Nuestro Señor, pues granjear con esto su favor es con lo que más se vencerá».[47]

La Armada y los profetas

Algunos católicos no estuvieron de acuerdo. La coincidencia de un eclipse parcial de sol y un eclipse total de luna a principios de 1588, tras una rara alineación astronómica de Saturno, Júpiter y Marte, llevó a muchos a predecir una inminente catástrofe. En Carmagnola, un enclave francés en los Alpes, Giorgio Rizzacasa publicó en 1586 un libro de predicciones en el que afirmaba que si Felipe «vive dos años más —lo que según las estrellas parece muy dudoso— experimentará mala suerte *[infelice sorte]* en casi todas sus acciones», especialmente las relacionadas con el mar. En Roma, Joseph Creswell, un jesuita elegido por el papa para ayudar a recatolizar su Inglaterra natal en caso de que la Armada tuviera éxito, fue a consultar a «un santo varón que gozaba de tal contacto con Nuestro Señor que bien podía saber algo de sus planes». El «santo varón» predijo de forma desalentadora, pero acertada, «que aquella Armada iría en humo» y Creswell se quedó en Roma.[48]

En España circularon profecías similares. Las de Lucrecia de León, una joven que vivía en Madrid, atrajo una gran atención después de que predijera la muerte de Santa Cruz tres semanas antes de que ocurriera. Ya había predicho la victoria de Francis Drake (Lucrecia fue muy concreta) en una gran batalla naval contra el marqués, y el 1 de mayo de 1588 describió un sueño en el que aparecía Santiago cabalgando detrás de la Armada en un caballo sin piernas, sosteniendo una lanza sin punta, mientras proclamaba: «Guardo mis fuerzas para la guerra de Dios», dando a entender que la Armada navegaba solo para satisfacer el orgullo de Felipe. Los sueños de Lucrecia y las predicciones de otros profetas populares, como Miguel de Piedrola, alcanzaron tal fama que un *Tratado de la verdadera y falsa profecía,* de cuatrocientas páginas, denunciaba a «los falsos profetas de estos días [que] amenazaban en este año de 88 el perderse España» y tranquilizaba a los lectores diciendo: «Y en lo que toca a la empresa que confiando en la ayuda de Dios se trata bien se hecha de ver que quisiera el demonio estorbarla, y no era mal medio si pudiera poner miedo y grandes recelos, mas hale de aprovechar poco, pues por otra parte pone Dios grandes ánimos en quien lo ha de mandar, y lo ordena

con gran acuerdo, y sobre todo con gran celo de la honra de Dios, y de su Santa Iglesia» así como de una gran confianza.[49]

Mientras la Armada se preparaba para zarpar, la confianza religiosa impregnaba España a pesar de los agoreros. Pedro de Ribadeneira, un destacado jesuita, compuso una *Exhortación para los soldados y capitanes que van a la jornada de Inglaterra en nombre de su capitán general* donde afirmaba con confianza: «Vamos a una empresa no dificultosa, porque Dios nuestro señor, cuya causa y santísima religión defendemos, irá delante, y con tal capitán no tenemos qué temer». En Roma, el papa concedió la indulgencia jubilar no solo a todos los que navegaron en la Armada, sino también a los que rezaron por su éxito. En toda España se celebraron procesiones religiosas para implorar el favor divino todos los domingos y festivos, y en Madrid se publicó un itinerario de bolsillo impreso para guiar a los fieles de iglesia en iglesia en su búsqueda de la indulgencia de la Armada. En El Escorial, toda la familia real pasaba tres horas diarias en relevos de oración ante el Santo Sacramento.[50] Todos los embajadores italianos en la corte de España compartían la confianza de Felipe en que la Armada triunfaría, ya que (en palabras de uno de ellos) «tenemos a Dios de nuestra parte, y es de creer que no abandonará su causa, que en este caso es la misma que la de su majestad».[51]

Las órdenes generales emitidas a la flota por Medina Sidonia el 21 de mayo de 1588 destilaban una confianza similar en el favor divino. Comenzaban así:

> Desde el mayor hasta el menor, que el principal fundamento con que Su Majestad se ha movido a hacer y emprender esta jornada, ha sido y es a fin de servir a Dios Nuestro Señor y reducir a su Iglesia y gremio muchos pueblos y almas que oprimidos por los herejes enemigos de nuestra Santa Fe Católica los tienen sujetos a sus sectas y desventuras; y para que todos vayan puestos los ojos a este blanco, como estamos obligados, encargo y ruego mucho den orden a sus inferiores y toda la gente de sus cargos que entren en las naos confesados y comulgados, con tan gran contrición de sus pecados como yo espero que lo harán todos, para que mediante esta prevención y el celo con que vamos de hacer a Dios tan gran servicio, nos guíe y encamine como más se sirva.

El duque también decretó el castigo «a mi discreción» para «cualquier soldado, marinero u otra persona de la Armada» que blasfemara o profanara «de Nuestro Señor Dios ni de Nuestra Señora ni de los santos» durante el viaje; y según un informe, el duque ordenó a cada capitán que presentara una lista de todas las mujeres *[Weibsbilder]* a bordo de su barco y «encontraron algo más de seiscientas». Las hizo desembarcar, y «esto inquietó a los soldados,

pero se consolaron pensando que había muchas chicas bonitas *[hübsche Weiber]* en Inglaterra». Para cubrir todas las eventualidades, el duque pidió a su confesor que asegurara la absolución por adelantado de «cualesquiera excesos y pecados» que sus hombres pudieran cometer, tanto a bordo de la flota como en tierra en Inglaterra.[52] También se aseguró de que las llamadas religiosas regularan todas las rutinas de a bordo. Cada día, al amanecer, los muchachos de los barcos cantaban la Salve al pie del palo mayor, y al atardecer la Avemaría. El tiempo se marcaba con un reloj de arena de treinta minutos, y cada turno iba acompañado de una breve oración. Ocho de estas medias horas marcaban el paso de una guardia de cuatro horas, y a la séptima llamada la tripulación fuera de servicio se preparaba para tomar el relevo. Los sábados cantaban la Salve y las Letanías de Nuestra Señora.

El propio duque mostraba una gran devoción personal. Al enterarse de su nombramiento, Ribadeneira especuló: «Dios mismo lo eligió como comandante de la Armada y como su instrumento para llevar a cabo tan santa y gloriosa empresa» debido a su ejemplar piedad. Mientras esperaba un viento favorable en mayo, el duque consultó no solo a sor María de la Visitación, sino también a «un santo fraile que se llama Antonio de la Concepción; con este he tratado estos días los ratos que he podido, y está muy asegurado de que Nuestro Señor ha de dar una gran victoria a Vuestra Majestad».[53]

Su lugarteniente Juan Martínez de Recalde mostró igual devoción. En julio de 1588, cuando la enfermedad le mantuvo postrado en la cama, se colocó «por ciertas reliquias que me han quedado en el hígado y brazo» para ayudarle a recuperarse; y cuando la flota sobrevivió a fuertes tormentas prácticamente intacta, Recalde opinó: «Con que volveremos a tener toda nuestra armada entera, habiéndola juntado Dios casi con la brevedad que la esparció, para que entendamos que sin su voluntad no se puede hacer nada, y pues la junta, quiere que hagamos el efecto y su servicio». Recalde también tenía conciencia. En 1577, justo antes de abandonar los Países Bajos tras cinco años de luchas encarnizadas, compareció ante los magistrados de Amberes y se ofreció a satisfacer a quien pudiera fundamentar una reclamación contra él. Seis años más tarde, tras regresar de la victoriosa campaña de Terceira, «me recogí en el monasterio de la Esperanza hasta que se sosegó y apaciguó el saco» por su participación en el saqueo de la isla. Lo mismo haría al volver de la campaña de la Armada para expiar su parte en el fracaso de esta.[54]

Otros oficiales compartían estos valores. Diego Flores había

metido a una de sus hijas en un convento y poseía una cruz de plata y otra de oro, una medalla religiosa y varias reliquias. Oquendo poseía un altar portátil, dos estatuas religiosas y varios cuadros de la Virgen y los santos. En enero de 1588, con la Armada atracada en el Tajo, Oquendo se sentía seguro de que todo iría bien si «hacerse ha de nuestra parte lo que se debe; lo demás provéalo Él que tiene el poder». Dos meses después declaró: «Y aunque sea con poca gente y con poca artillería confío en Dios que se hará el deber».[55] Leyva pensaba lo mismo. Al embarcarse en una galeaza para el viaje de Cádiz a Lisboa en julio de 1587, don Alonso esperaba «en la vitoria que de aquí allá esperaba había de dar Dios a esta armada»; y nueve meses después, con el viento en contra en el Tajo, se sentía «confío en Dios le hará presto bueno y que se servirá de que se goce de muy buen fruto de tan suntuosa armada». Incluso después de comprender la realidad de la derrota de la Armada, escribió dos cartas en las que invocaba a Dios once veces en poco más de mil palabras.[56]

Pocos días antes de la ceremonia de bendición, un representante del papa en Lisboa preguntó en confianza a un alto oficial de la Armada: «Si se encuentra con la Armada inglesa en el Canal, ¿espera ganar la batalla?». «Por supuesto», respondió el oficial. «¿Cómo puede estar tan seguro?», preguntó el emisario. El oficial respondió:

> Es bien sabido que luchamos por la causa de Dios. Así que, cuando nos encontremos con los ingleses, Dios, seguramente, arreglará las cosas de manera que podamos alcanzarlos y abordarlos, ya sea enviando algún extraño fenómeno meteorológico o, más probablemente, simplemente privando a los ingleses de su ingenio. Si podemos llegar a un acuerdo, el valor y el acero españoles (y las grandes masas de soldados que tendremos a bordo) harán que nuestra victoria sea segura. Pero a no ser que Dios nos ayude con un milagro, los ingleses, que tienen barcos más rápidos y manejables que los nuestros, y muchos más cañones de largo alcance, y que conocen su ventaja tan bien como nosotros, nunca se acercarán a nosotros, sino que se mantendrán alejados y nos harán pedazos con sus culebrinas, sin que podamos hacerles ningún daño serio. Así que navegamos contra Inglaterra con la confiada esperanza de un milagro.[57]

Muchos historiadores han tomado esta respuesta como una ironía, pero por lo menos un oficial superior creía que, en una ocasión, se había salvado por un milagro. En diciembre de 1585, don Francisco de Bobadilla y unos tres mil soldados españoles que luchaban en los Países Bajos se encontraron atrapados por las fuerzas holandesas en una pequeña isla entre los ríos Maas y Waal. La rendición parecía inevitable hasta que, tras el descubrimiento de una imagen enterrada de la Virgen María en el pequeño pueblo de Empel, un repentino descenso de la temperatura congeló los ríos y permitió a Bobadilla

cruzar por el hielo y poner a sus tropas a salvo. Todos los católicos devotos creyeron que había sido un milagro.

Un jesuita portugués a bordo de la flota resumió la exaltación espiritual de sus compañeros en la víspera de la partida: «Era tanta la confianza que tenían en Dios que no había hombre a quien se pudiese persuadir de que hubiese cosa que fuese contraria a esta opinión, que todos sostenían que Dios le había de dar la victoria contra los herejes, enemigos de su Santa Iglesia Católica». Su fe se vio recompensada el 11 de mayo, cuando se levantó una ligera brisa de levante. El duque ordenó a algunas de las embarcaciones mayores que se dirigieran a la desembocadura del Tajo y fondearan allí: «Yo tomé una falúa y anduve por todas ellas dándoles prisa». También mandó «que las galeras se arrimasen a las urcas para favorecerlas en caso de necesidad» mientras maniobraban. Ese mismo día, un enviado especial del duque de Parma, junto con cinco pilotos conocedores de la costa flamenca, llegó a Lisboa con noticias de los preparativos de Parma.[58]

El 28 de mayo, cuando volvió a soplar viento del este, el duque hizo «disparar un tiro a leva», la señal para que los barcos levasen anclas. Una vez más, tomó «una falúa para hacer salir la armada que estaba en Santa Catalina» y al día siguiente las galeras remolcaron su buque insignia y algunos otros grandes barcos hasta la desembocadura del Tajo. Dos días más tarde, 130 grandes barcos, 10 carabelas y 10 falúas habían atravesado la barra del Tajo sin que se perdiera una sola nave. Cuando Medina Sidonia dio la orden de que «la mayor flota que jamás se haya visto en estos mares desde la creación del mundo» se dirigiera hacia el norte, donde se encontraba el ejército de Parma, el mundo contuvo la respiración.[59]

CAPÍTULO 2

«La gran ciénaga de Europa»

La estrategia de Felipe II para la conquista de Inglaterra dependía de que la Armada pudiera «darse la mano» con un ejército de veintisiete mil soldados, acampado cerca de la costa de Flandes y comandado por su sobrino Alejandro Farnesio, duque de Parma. En cuanto llegara la flota, el rey esperaba que Parma y sus hombres se embarcaran en los trescientos pequeños transportes de invasión reunidos en los puertos de Dunkerque y Nieuwpoort, y cruzaran el Canal de la Mancha hasta la zona de desembarco designada en Kent. Pero sin la protección de la Armada estaban indefensos. En las aguas de la costa podían ver las velas de las cañoneras holandesas de poco calado, que llevaban mil doscientos mosqueteros entrenados para el combate naval y que habían prometido destruir cualquier fuerza de Parma que se hiciera a la mar. En el horizonte, una escuadra de buques de guerra holandeses más grandes, reforzados por la flota de mares estrechos de la reina Isabel, estaba al acecho para interceptar y aniquilar a la flotilla de Parma en caso de que hiciera una carrera repentina hacia Inglaterra.

La mayoría de los relatos de la campaña de 1588 se centran en las batallas navales que libraron las flotas principales a medida que la Armada avanzaba por el Canal de la Mancha, y prestan escasa atención a las labores de vigilancia que ejercían las fuerzas en el Estrecho de Dover. Pero su papel fue igual de importante, pues, aunque la Armada navegaba para enfrentarse a Inglaterra, también pretendía acabar con el constante desafío que mantenían los Países Bajos contra el poder español.

La revuelta holandesa

Las diecisiete provincias de los Países Bajos gobernadas por el emperador Carlos V formaban parte del primer Imperio transatlántico del mundo, y cuando este abdicó en 1555 pasaron todas a su hijo Felipe II. Algunas provincias, entre ellas las más prósperas —Brabante, Flandes, Henao, Holanda y Zelanda— conocían desde hacía más de un siglo un gobierno firme desde Bruselas; otras provincias —como Frisia, Güeldres, Groninga y Utrecht—, se las había anexionado el propio Carlos. Las diecisiete provincias recibieron una única estructura federal en 1548, convirtiéndose en el Estado más nuevo de Europa, pero cada una conservó su espíritu independiente, acentuado por sus

distintas historias y tradiciones, sus instituciones únicas y sus diferentes lenguas: el francés en el sur; el alemán y el neerlandés oriental en el este; el neerlandés occidental y el frisón en el norte y el oeste.

A la fe protestante, nacida también en la primera mitad del siglo XVI, le resultó fácil penetrar en este mosaico de jurisdicciones, costumbres y lenguas. En poco tiempo, el calvinismo, el anabaptismo y el luteranismo tuvieron sus adeptos en distintas partes de los Países Bajos. Para impedir la expansión de estas herejías, en 1559 Felipe decidió aumentar el número de obispos católicos en los Países Bajos, endurecer las leyes contra el protestantismo y ampliar el territorio en el que podía actuar la Inquisición.

Pero todas estas iniciativas requerían dinero y este escaseaba. En 1564, la falta de fondos obligó a Felipe a congelar la creación de nuevos obispados y, dos años más tarde, tuvo que suspender la aplicación de las leyes contra la herejía y las actividades de la Inquisición. Los protestantes no tardaron en aprovechar esta relajación en las leyes. En la primavera de 1566 comenzaron a organizar reuniones de oración al aire libre con la protección de guardias armados. En verano, la falta de una respuesta firme por parte del gobierno central dio lugar a una campaña de iconoclastia, en la que pequeños grupos de protestantes destrozaron las imágenes religiosas católicas y luego exigieron el derecho a rendir culto tanto en las iglesias como en el campo. Según Margarita de Parma, hermana del rey y su regente en los Países Bajos, en agosto la mitad de la población local se había convertido al protestantismo y 200.000 personas se habían levantado en armas contra el gobierno.

El rey y sus consejeros españoles tomaron al pie de la letra las estimaciones alarmistas (y, como se vería después, muy exageradas) de Margarita sobre la fuerza de los protestantes y decidieron enviar al duque de Alba, el general más experimentado de España, a los Países Bajos al frente de 10.000 veteranos españoles, con órdenes de restaurar el orden y poner fin a la herejía. Alba y sus españoles marcharon desde Lombardía hasta los Países Bajos, adonde llegaron en agosto de 1567. Inmediatamente comenzaron a arrestar y a encarcelar a los disidentes.

La presencia en los Países Bajos de un ejército profesional, comandado por el general más exitoso de su época, transformó inmediatamente la situación internacional en el norte de Europa. El duque y sus tropas constituían un desafío permanente a la seguridad de los Estados vecinos: Francia, Inglaterra, Escocia y los principados semiautónomos de Alemania. Sus gobernantes se sintieron lo

suficientemente amenazados por Felipe como para ofrecer su apoyo a los exiliados y rebeldes protestantes liderados por Guillermo de Nassau, príncipe de Orange, cuando invadió los Países Bajos en 1568 y de nuevo en 1572. Aunque el primer intento de Orange resultó un costoso fracaso, el segundo logró un éxito parcial: los invasores se hicieron con el control de gran parte de Holanda y Zelanda.

Durante tres años el resultado estuvo en el aire. No solo las impresionantes fortificaciones de muchas ciudades holandesas complicaron la reconquista de España: también lo hizo la geografía. Las provincias sublevadas, rodeadas por el mar, eran una confusión de amplios ríos, islas y penínsulas. Los lagos, pantanos y vías fluviales dificultaban aún más las comunicaciones. En palabras de un viajero inglés, Holanda y Zelanda constituían «la gran ciénaga de Europa. No hay otro pantano semejante en el mundo, que esté en una llanura. Es una ciénaga universal [...]. De hecho, es el trasero del mundo: lleno de venas y sangre, pero sin huesos».[1]

Este «trasero» también estaba defendido por una flota de barcos con capacidad para operar cerca de la costa y de bloquear todos los puertos de los Países Bajos leales al rey y de impedir que los barcos enviados desde España desembarcaran tropas en territorio holandés. En 1572, varias naves procedentes de España, en una flota comandada por Juan Martínez de Recalde, encallaron en la costa flamenca. Tres años más tarde, la mayoría de los barcos de una segunda flota, comandada conjuntamente por Recalde y don Pedro de Valdés, no llegaron a los Países Bajos. Felipe no volvió a intentar controlar el mar del Norte hasta 1588.

Pero España no abandonó la lucha. Alba reunió una inmensa fuerza de 60.000 soldados, conocida por sus contemporáneos y por la posteridad como el ejército de Flandes, y la lanzó contra una ciudad rebelde tras otra: Malinas, Zutphen y Naarden cayeron en 1572; Haarlem, en 1573. Sus hombres saquearon cada una de estas ciudades y masacraron a gran parte de su población, sin distinción de sexo o edad y, en ocasiones, a pesar de que se habían hecho promesas previas de clemencia. Pero fue en vano. La política draconiana de Alba no hizo más que intensificar la resistencia de las ciudades que seguían en rebeldía, y Felipe retiró al duque en semideshonra a finales de 1573. Esto tampoco logró poner fin a la revuelta. «[Para] reducir por fuerza 24 villas que hay rebeladas en Holanda y Zelanda, tardándose en cada una de ellas lo que hasta aquí se ha tardado en las que por este camino se han reducido, no hay tiempo ni hacienda en el mundo que baste», escribió en octubre de 1574 don Luis de Requesens, el desanimado sucesor de Alba. Felipe estuvo de acuerdo: «Cierto,

aquello [Flandes] está muy aventurado, con tanta gente y sin dinero, y así es menester socorrerlo de el con gran brevedad; y sin él se imposibilitan más los conciertos y no puede tener remedio lo de allí, si Dios no hace milagro, sin dinero». De hecho, suspiró unos días después: «Creo que se ha de acabar antes lo de Flandes por falta del dinero, como yo lo he temido siempre... En fin, todas las cosas nos van faltando y tan a priesa que no sé qué me diga dello».[2]

Sus temores no tardaron en hacerse realidad. En septiembre de 1575, paralizado por el coste de las guerras constantes durante más de tres años, la Hacienda española se declaró en bancarrota y el dinero adjudicado al ejército de Flandes cesó de forma abrupta. Los pueblos rebeldes encendieron hogueras para mostrar su alegría cuando se enteraron de la noticia, y con razón: al poco tiempo, las tropas de Felipe en Holanda y Zelanda que no habían recibido su paga desertaron o se amotinaron. En noviembre de 1576, la infantería española lanzó un asalto desesperado a Amberes, la ciudad más grande del norte de Europa y durante varios días, los soldados españoles llevaron a cabo un brutal saqueo y mataron a más de siete mil personas y destruyó casi mil casas. Desde luego se conoció como «la furia española». Los cabecillas católicos de las provincias que seguían bajo control español hicieron causa común con los rebeldes protestantes, liderados por Orange. Este pronto presidió un nuevo «gobierno de unidad nacional» que se estableció en Bruselas y era responsable ante los Estados Generales (Parlamento) que representaban a todas las provincias, lenguas y religiones de los Países Bajos.

Fue el punto álgido de la revuelta holandesa. Los Estados Generales exigieron a Felipe que los aceptara como su gobierno legítimo; los representantes de la Corona que él nombrara tenían que recibir la aprobación previa de ese gobierno. Además, insistieron en la libertad de culto de los protestantes en los Países Bajos. Ningún gobernante de los primeros tiempos podía aceptar tales exigencias, sobre todo porque, como señalaron los asesores del rey en España, las concesiones en los Países Bajos probablemente llevarían a exigencias similares en sus otros dominios. En lugar de aceptar, Felipe decidió utilizar la fuerza para recuperar sus provincias rebeldes y comenzó a reconstruir el ejército de Flandes. Las tropas y el tesoro reunidos en la Lombardía española viajaron a los Países Bajos a través de un corredor militar de mil doscientos kilómetros establecido por el duque de Alba, conocido por los contemporáneos como el Camino de los Españoles, para derrotar a los holandeses por desgaste y por la superioridad numérica. Desde el otoño de 1578, el duro y enérgico príncipe (y más

tarde duque) de Parma se encargó de organizar estas tropas impresionantes en una magnífica fuerza de combate.

Parma era la opción perfecta para ser comandante en jefe. En primer lugar, era sobrino de Felipe. Tener sangre real le permitía tratar directamente con los gobernantes soberanos y le otorgaba una superioridad social para lidiar con la quisquillosa aristocracia holandesa. En segundo lugar, se había educado en la corte española, donde estableció útiles contactos entre los ministros del rey y conoció de primera mano los intrincados procesos por los que se hacía (y deshacía) la política al más alto nivel. En tercer lugar, había viajado mucho, lo cual le había proporcionado un valioso conocimiento de la geografía europea. En 1557, acompañó a Felipe a Inglaterra y treinta años más tarde, en vísperas de su planeada invasión, recordaba los placeres del palacio de Greenwich porque «conocía bien el lugar, ya que había estado allí siendo joven». El príncipe llegó a dominar el francés, el alemán y el español, además de su italiano nativo. Luego sirvió como oficial del Estado Mayor en la flota española del Mediterráneo y participó en la gran batalla naval de Lepanto en 1571.[3]

Parma solo tenía treinta y dos años cuando asumió el mando del ejército de Flandes en 1578, pero contaba con una amplia experiencia política y militar. Además, poseía unos impresionantes recursos personales. Casi todos los años, el rendimiento de sus propiedades italianas alcanzaba los 50.000 ducados para mantener su casa en Flandes, y recaudó mucho más —en 1592 llegó a casi un millón de ducados— en préstamos garantizados con su crédito personal. Parma utilizó estos fondos para mantener su propio servicio diplomático y una corte brillante, así como para atraer a un séquito de nobles que venían a «aprender el arte de la guerra en su escuela». Cuando Amadeo, hermano del duque de Saboya, llegó en 1587 con órdenes estrictas de participar en «todos los esfuerzos militares», se unió a los familiares del duque de Mantua y del gran duque de Toscana, adscritos al cuartel general de Parma. Ese mismo año, don Juan de Idiáquez, secretario de Estado de Felipe, envió a su hijo y heredero, Alonso, a dirigir una de las compañías de caballería destinadas al ejército de invasión desde Flandes. Varios oficiales superiores que navegaron en la Armada —entre ellos, Bobadilla, Leyva y Mexía— también habían servido en la «escuela» de Parma y habían llegado a admirarle y respetarle.[4]

La reconquista española

Esta imponente combinación de poder e influencia permitió a Parma

ofrecer una amplia gama de recompensas, sobornos y promesas en los momentos oportunos para hacer avanzar su causa. En 1578-1579, su sutil diplomacia atrajo a los católicos del sur de los Países Bajos de vuelta al campo realista, y a lo largo de la década de 1580 consiguió la rendición de numerosas fortalezas sin necesidad de recurrir al asedio. Como comentó amargamente un oficial inglés que luchaba con el ejército holandés al enterarse de la capitulación prematura de otra ciudad: «Todos sabemos que las balas de oro del rey de España abrieron un boquete más grande en el corazón del traidor al mando que el que hicieron sus baterías en las murallas».[5] Parma demostró ser igualmente hábil en el uso de la fuerza. Por un lado, intentó asesinar a cualquiera que rechazara sus sobornos. A instancias de Felipe, puso precio a la cabeza de Guillermo de Orange y pagó a varios aspirantes a asesinos hasta que, en 1584, a cambio de 25.000 ducados y una patente de nobleza, uno de ellos lo consiguió. Por otra parte, sus 60.000 soldados —españoles, italianos, borgoñones, alemanes y algunos católicos ingleses e irlandeses, además de las levas locales— obligaron a rendirse a más de setenta ciudades rebeldes.

En 1581, Parma ideó una gran estrategia que duplicaría el tamaño de los Países Bajos españoles. Al ver que Flandes y Brabante, las provincias más ricas de la revuelta, dependían del comercio fluvial para su prosperidad, el duque pensó que, si lograba controlar la costa flamenca y bloquear el Escalda por debajo de Amberes, toda la red interior de ríos y canales quedaría paralizada. Sin acceso al mar, todas las ciudades importantes atrapadas en su red no tendrían más remedio que rendirse.

Los vecinos de Parma, en el noroeste de Europa, veían cada éxito con gran consternación. La «gran ciénaga» ocupaba una posición de importancia estratégica permanente, ya que un ejército estacionado allí podía intervenir en Francia y en Renania, o incluso, si disponía de una flota, en Inglaterra y Escocia. Por ello, la creación del poderoso ejército de Flandes, primero bajo mando de Alba y después de Parma, provocó una revolución diplomática en el norte de Europa.

En 1589, el principal consejero de Isabel, William Cecil, lord Burghley (nacido en 1520), echaba la vista atrás y reflexionaba: «El estado del mundo ha cambiado de forma prodigiosa si nosotros, verdaderos ingleses, tenemos motivos para desearle buen éxito a un rey francés y a un rey escocés». Durante los quinientos años anteriores, Inglaterra se había opuesto, en general —y a menudo había hecho la guerra—, a los gobernantes de Francia y Escocia, normalmente en alianza con los gobernantes de los Países Bajos. Era cierto, continuó Burghley, que estos reyes diferían «uno del otro en la

profesión de la religión, pero viendo que ambos son enemigos de nuestros enemigos, tenemos motivos para unirnos a ellos en sus acciones». Consideró que este cambio había sido «obra de Dios para nuestro bien» y expresó su gratitud por «su milagrosa bondad, ya que ningún ingenio humano podría haberlo hecho de otra manera».[6]

Por ello, los gobernantes de Inglaterra, Francia y Escocia se alegraron de que continuara la rebelión en los Países Bajos, ya que absorbía gran parte de los recursos de Felipe en la lucha de una guerra que parecía incapaz de ganar. De este modo, en 1572, prácticamente todos los vecinos de los Países Bajos enviaron apoyo a la invasión de Guillermo de Orange; en 1574, cuando la causa rebelde parecía tambalearse, Francia comenzó a enviar subsidios de forma continuada; y en 1578, al reanudarse el éxito militar español, Francia e Inglaterra volvieron a dar el paso abiertamente hostil de enviar tropas a luchar a favor de los holandeses.

Sin embargo, cuando Parma lanzó su estrategia maestra en 1581, la revuelta holandesa parecía condenada. La división religiosa hacía malos compañeros de cama a los rebeldes católicos y calvinistas; el provincianismo mezquino hacía que Holanda y Zelanda fuesen reacias a pagar por la defensa de Brabante; pero lo más importante era que la rebelión parecía que iba a colapsar (según un observador inglés) «por falta de buen gobierno; porque hay un número que manda en el país y pocos que obedecen». Unos meses más tarde repitió: «Todos los hombres mandan y pocos […] se dejan mandar, por lo que no hay orden ni buen gobierno entre ellos».[7]

Durante un tiempo pareció que había opinado demasiado pronto, porque el príncipe de Orange convenció a Francisco de Valois, duque de Anjou y heredero presunto del trono francés, para que se convirtiera en «príncipe y señor de los Países Bajos». En 1581, los Estados Generales declararon a Felipe depuesto de todos sus títulos de los Países Bajos, y Anjou llegó al frente de 10.000 soldados para tomar el relevo. Además, declaró que convencería a la reina de Inglaterra para que se casara con él y pusiera sus recursos junto a los suyos en la defensa de la libertad holandesa. En febrero de 1582, regresó a los Países Bajos y afirmó que el compromiso con Isabel era oficial; como muestra de este vínculo traía consigo a Robert Dudley, conde de Leicester y favorito de la reina, y a su secretario de Estado, sir Francis Walsingham. Todos ellos asistieron a una ceremonia en la que Guillermo de Orange, en nombre de los Estados Generales, invistió a Anjou con las insignias y dignidades de los duques de Brabante. Los representantes de las demás provincias no tardaron en hacer lo mismo, y el duque, con sus nuevos títulos reconocidos oficialmente

tanto por Francia como por Inglaterra, se convirtió en gobernante soberano de las provincias sublevadas contra Felipe.

No duró mucho. En primer lugar, en marzo de 1582, el primer intento de asesinato tramado por Parma dejó gravemente herido a Guillermo de Orange. Mientras este estaba convaleciente, Anjou y los Estados Generales empezaron a tener dificultades para ponerse de acuerdo. A principios de 1583, las tropas francesas del duque intentaron tomar el control de las principales ciudades de los Países Bajos, pero fracasaron y Anjou cayó en desgracia y abandonó los Países Bajos. Murió un año después.

Los veteranos de Parma aprovecharon la confusión para tomar la mayoría de los puertos a lo largo de la costa flamenca. Luego pasaron a atacar el interior y capturaron Brujas y Gante, las ciudades más grandes de Flandes. En septiembre de 1584, iniciaron un enorme proyecto de ingeniería para cerrar el río Escalda a unos cincuenta kilómetros al sur de Amberes y cortar así el acceso al mar. Consistía en un gran puente de madera de 728 metros de largo, cuya sección central flotaba sobre pontones anclados y estaba defendido por un complejo de emplazamientos de unos doscientos cañones y barreras amarradas río arriba y río abajo. Se terminó de construir a finales de febrero de 1585 y algunos proclamaron que era una de las maravillas de la época. El duque lo apostó todo al éxito de este puente: «Nunca se abandonará el asedio —se jactó ante un visitante— y esto —dijo señalando el puente— será mi tumba o mi camino hacia Amberes».[8]

Muchos contemporáneos creían que Amberes, con una población de 80.000 habitantes y un circuito de ocho kilómetros de potentes fortificaciones modernas, era inexpugnable. No cabe duda de que los Estados Generales hicieron poco por ayudar a la ciudad hasta abril de 1585. En este año una flota procedente de Holanda y comandada por Justino de Nassau, hijo ilegítimo de Orange, se dirigió a la desembocadura del Escalda mientras varios barcos llenos de explosivos flotaban río abajo en marea menguante desde la ciudad asediada hacia el puente de Parma. Un italiano, Federico Giambelli, había diseñado estas bombas flotantes con mucho ingenio. Unas estaban fabricadas para explotar en el momento del impacto y otras tenían mechas retardadas para que detonaran cuando el barco se acercara al puente. Otras más eran simples naves de fuego, llenas de dispositivos que explotaban en cuanto las alcanzaba el calor (imagen 12).

Tal y como pretendía Giambelli, sus «máquinas infernales» eran imprevisibles y esto causó confusión e indecisión entre los españoles. La idea de unos barcos explosivos era nueva y pocos apreciaban el

peligro mortal que representaban. Cuando la mayor de las «máquinas infernales», que había sido programada para estallar sin grandes consecuencias en medio del río a poca distancia de su objetivo, lanzó su colorida pirotecnia, los defensores del puente se reunieron para ver el espectáculo. Incluso Parma se acercó un momento y, apenas había emprendido el regreso a su cuartel general, cuando uno de los otros buques, preparado para explotar en el momento del impacto, golpeó el puente. Al menos ochocientos españoles murieron, muchos más resultaron heridos y el propio Parma fue derribado por la onda expansiva. La terrible experiencia de la explosión de los barcos no era fácil de olvidar y las «máquinas infernales de Amberes» pasaron a formar parte del vocabulario y de los temores irracionales de todos los soldados y marineros españoles. Sin embargo, las aguerridas tropas de Parma pronto recuperaron su disciplina y su ingenio: repararon temporalmente los daños, se mantuvieron en sus puestos de combate e impidieron que Justino de Nassau y su flota aprovecharan su ventaja. Amberes se rindió en agosto de 1585.

Parma había logrado mucho contra todo pronóstico. En cuatro años había hecho retroceder a los sublevados contra Felipe a un enclave no mucho más grande que el que tenían en 1572, y la rendición de Amberes le permitió reflexionar sobre la mejor manera de completar la reconquista con el magnífico ejército cosmopolita que comandaba. Procedían de los más diversos orígenes sociales y geográficos. Algunos eran forajidos que se habían alistado para escapar del castigo en su país, otros eran hijos jóvenes de nobles que buscaban la gloria; las tropas procedentes de España, Italia y Borgoña habían subido por el Camino de los Españoles para formar parte de las unidades que se habían levantado en Alemania y los Países Bajos; algunos oficiales y hombres llevaban treinta años de servicio activo y el ejército de Parma se había convertido en su hogar. Su integración se refleja en los partidos amistosos que jugaban en vacaciones y que enfrentaban a los equipos del norte de los Alpes (los *oltramontani*) con los del sur (los *citramontani*). En palabras de Paolo Rinaldi, chambelán y cronista de Parma, los soldados del ejército de Flandes «eran hombres poderosos, bien armados y de aspecto marcial, muy entrenados y siempre dispuestos a obedecer y luchar».[9]

Los ingleses que habían visto el ejército de Flandes en acción compartían la buena opinión de Rinaldi. George Gascoigne consideraba que la toma de Amberes en 1576 había sido una «victoria milagrosa que sobrepasa la capacidad del hombre para comprender cómo fue posible» y atribuyó el resultado al «orden y valor» de la infantería española. Después añadió: «El propio César nunca tuvo

soldados así» porque «su continuo entrenamiento en el servicio los hace expertos en todas las estratagemas bélicas». Sir Roger Williams, que asesoró a Isabel sobre cómo defender Inglaterra contra la Armada, estaba de acuerdo: «A decir verdad —escribió—, ningún ejército que haya visto supera al del duque de Parma en cuanto a disciplina y buen orden». Y sir Roger tenía buenas razones para saberlo, porque había luchado con los españoles en los Países Bajos desde 1574 hasta 1578 y después había luchado contra ellos. El conde de Leicester, al mando de las fuerzas terrestres de Inglaterra en Tilbury, también había visto al ejército de Flandes en acción, y los consideraba «los mejores soldados de la cristiandad en la actualidad». Parma comandaba el instrumento perfecto para lograr el éxito militar.[10]

Los holandeses, por el contrario, estaban perdiendo la capacidad y la voluntad de resistir. No habían logrado salvar ninguna de las ciudades de Flandes y Brabante, y ahora estaban en bancarrota. En 1583, la falta de fondos los obligó a suspender el pago de los intereses de las deudas del Estado. La tumba del príncipe de Orange era (según un visitante inglés) «la más pobre que jamás he visto para una persona así, es de piedras toscas y mortero, con postes de madera coloreados de negro».[11] Los holandeses no solo carecían de dinero, sino también de líderes. Si su problema en 1581-1582 había sido que tenían demasiados comandantes, en 1584-1585 les faltaban: tras el asesinato de Orange, nadie en la joven República tenía experiencia suficiente en la guerra o la diplomacia. Mauricio, el hijo de Orange, aunque se le permitió suceder a su padre como gobernador de Holanda y Zelanda, solo tenía diecisiete años y pasaría mucho tiempo antes de que adquiriera la habilidad y la sagacidad necesarias para conciliar los diferentes grupos de interés dentro del Estado holandés. De hecho, a raíz de las victorias de Parma, surgió un ruidoso partido a favor de la paz entre las filas de los rebeldes, ansiosos por llegar a un acuerdo con su antiguo señor mientras aún tuvieran algo que negociar. En julio de 1585, cuando los Estados de Holanda propusieron recaudar otro impuesto para la defensa de Brabante, el Consejo Municipal de Gouda (en Holanda) se negó a dar su consentimiento y abogó, en cambio, por negociar inmediatamente con España «una buena paz». Solo el envío de tropas leales hizo que Gouda se rindiera.

Parma pensó que, tal vez, debería aprovechar estas divisiones e invadir Holanda y Zelanda, como habían hecho Alba y Requesens, y desear lo mejor. Pero la experiencia de 1572-1575 le había demostrado los peligros y las dificultades a los que se enfrentaba si tomaba ese camino. Además, había resultado tan difícil recuperar las principales ciudades de Flandes y Brabante que el éxito final a veces

parecía milagroso, y como recordó Parma a Felipe: «En fin, con poco no se puede hacer tanto, y siempre no se sirve nuestro Señor de hacer milagros». Por lo tanto, llegó a la conclusión de que la negociación era una mejor opción para poner fin a la revuelta holandesa, pero los Estados Generales se negaron a negociar. A pesar de la pérdida de Amberes, se quejó, los holandeses «no muestran otra cosa sino renovada obstinación». ¿Por qué?[12]

Parma no tenía dudas. En septiembre de 1585 informó al rey: «Todos los días llegan tropas inglesas» a Vlissingen «y ya alcanzan cinco o seis mil hombres. Parecería que la reina de Inglaterra pretende apoyar abiertamente su causa, pues a tenor de la carta que ha enviado a los rebeldes, puede apreciarse claramente hasta qué punto se encuentra dispuesta para apoyarlos y alentarlos». Por lo tanto, sería más fácil y más eficaz, razonó, desviar sus fuerzas de la lucha contra los holandeses —que ciertamente no estaban en condiciones de contraatacar— y en su lugar dirigirlas contra sus partidarios extranjeros. Con el estallido del enfrentamiento civil en Francia tras la muerte de Anjou, parecía poco probable que hubiera apoyo por esa parte; y, por la misma razón, no serían posibles las represalias francesas si España decidía ocuparse del otro partidario persistente de los rebeldes holandeses al otro lado del Canal de la Mancha. En diciembre de 1585 instó a Felipe a movilizar sus fuerzas para destruir a Isabel.[13]

Preparar la invasión

El rey había llegado a la misma conclusión y ordenó el levantamiento de tropas en España con el fin de reforzar el ejército de Flandes para un asalto a Inglaterra, pero la hostilidad de Francia, así como la de Inglaterra, significaba que había que transportar a los reclutas hasta Génova y marchar luego por el Camino de los Españoles a través de los Alpes. Tardaron tres meses, por lo menos, y el viaje dejó a muchos hombres exhaustos.

Don Antonio Manrique comenzó la preparación reclutando a dos mil soldados en Castilla en la primavera de 1586 específicamente para la Empresa de Inglaterra. «Llevaron algunas guitarras» y al llegar a Luxemburgo, el siguiente diciembre, los supervivientes se pusieron a bailar y danzar, «cosa aborrecida en la guerra […] si no es con damas y mujeres flamencas». Por eso, los bisoños pasaron a ser conocidos como el tercio de la Zarabanda, y «se entretuvieron como si estuvieran en España. Pero olvidaron muy pronto el son y baile, porque los trabajos y las miserias que en Flandes pasan no les dio más lugar a semejante entretenimiento». También perdieron pronto a su

comandante: Manrique insultó y amenazó al auditor general, lo que obligó a Parma a «mandarle privar del cargo que tenía y desterrar de estos Estados, que es la menor y más liviana pena que se le podía dar para la calidad del desafuero que había hecho» al juez militar. Después, redistribuyó a los reclutas de Manrique para reforzar los tercios veteranos y aprender de ellos.[14]

En febrero de 1587 el rey decidió reclutar otros dos tercios españoles para reforzar el ejército de Parma en la preparación de la invasión de Inglaterra: uno en Castilla bajo el mando de don Antonio de Zúñiga, el otro en Cataluña bajo el mando de don Luis Queralt. Cuando Zúñiga llegó a Génova en agosto, estaba al frente de 2.662 hombres, pero solo quedaban 2.000 cuando llegaron a los Países Bajos tres meses después, y 200 necesitaban tratamiento en el hospital. Según Parma:

> No sólo vienen desarmados pero desnudos y maltratados, que es la mayor lástima del mundo, y tanto que no creo que se haya jamás visto tanta miseria en la nación; lo cual, allende de la compasión, me tiene corrido que hayan sido vistos, por donde han pasado, soldados de Vuestra Majestad y de la nación tan hechos pedazos y tan maltratados, que vienen tan flacos y desfigurados que no serán de servicio por muchos días.

En la primavera de 1588 solo quedaban mil quinientos hombres y Parma los redistribuyó para reforzar las unidades veteranas.[15]

El tercio de Queralt, compuesto por 1.900 catalanes, muchos de ellos antiguos bandoleros que recibieron un indulto a cambio de alistarse, también llegó en mal estado tras la larga marcha por el Camino de los Españoles; en abril de 1588 sus efectivos se habían reducido a 861. Parma solo los mantuvo como un tercio separado debido a su lenguaje distintivo: «Los demás españoles que había en Flandes llamaron a este tercio del Papagayo, porque como procuraban hablar la lengua castellana, habiendo de vivir entre los demás, y la pronunciaban mal, les pusieron este nombre». Felipe también autorizó la movilización de dos tercios de italianos, uno del reino de Nápoles y otro de los estados de sus aliados en el centro de Italia, un total de 9.000 hombres. También ellos recorrieron el Camino de los Españoles en 1587 y sufrieron grandes pérdidas.

En febrero de 1588 Parma estimó que los reclutas recién llegados de España e Italia habían disminuido «de su fuerza inicial en al menos un tercio, con muchos más hombres enfermos». Esta dramática reducción reflejaba no solo la falta de entrenamiento de los reclutas en habilidades básicas de supervivencia, sino también la escasez de comida y refugio en las zonas donde Parma los alojó a su llegada. Un

observador inglés escribió: «Puede ser motivo de asombro el hecho de que se pueda dar avituallamiento a tantas personas que viven en un país devastado y destrozado. Viendo el país a lo largo de sesenta y cinco kilómetros y algo más —continuó—, las aldeas estaban desoladas y arrasadas hasta el punto de no encontrar habitantes en ellas, y apenas había casas sino aquí y allá dispersas». Parma había logrado un importante triunfo logístico al mantener a tantos hombres en medio de este entorno tan poco prometedor.[16]

A principios de julio de 1588, uno de los nobles italianos en el cuartel general de Parma informó: «Los soldados están todos preparados cerca de Dunkerque y Nieuwpoort, y todo lo necesario para la Empresa de Inglaterra está listo». Además de «4.000 caballeros aventureros» como él, estimó que el ejército de invasión contaba con 27.000 hombres, 12.000 de infantería y 2.000 de caballería para defender los Países Bajos (tabla 2.1).[17]

Tabla 2.1. El ejército de invasión de Parma[18]

	Soldados
4 tercios españoles	6.000
3 tercios italianos	7.000
8 regimientos alemanes	12.000
11 regimientos valones	16.000
1 regimiento de Borgoña	1.000
1 regimiento irlandés	1.000
15 compañías de caballería	1.500

Por supuesto, seguía habiendo problemas. En julio de 1588, solo dos semanas antes de la llegada de la Armada, Queralt rogó a Parma que «mandarnos dar armas para este tercio, atento que (como su alteza bien sabe) están sin ellas». Tan pronto como llegaron, Queralt prometió: «Cada semana, una o dos veces los sacaré, como he comenzado a ponerlos en escuadrón y ejercitarlos lo más que se pudiere»; pero sin armas sus hombres no pudieron completar ni siquiera el entrenamiento básico. Sin embargo, a pesar de estas deficiencias entre algunos de los nuevos reclutas, tanto amigos como enemigos coincidieron en que la fuerza de invasión de Parma estaba en excelente forma para emprender la Empresa de Inglaterra.[19]

Las pruebas relativas a los buques reunidos para transportarlos son más equívocas. Como sir William Winter, con toda una vida de experiencia naval a sus espaldas, observó en junio de 1588:

> Considerando que se dice que la fuerza del príncipe [de Parma] es de 30.000 soldados, aseguro a vuestra merced que no es poca la cantidad de barcos que deben servir para el transporte de ese número y el que les corresponde, sin el cual no creo que salgan adelante; 300 velas debe ser lo mínimo; y, una con otra, se deben contar 60 toneladas.[20]

Para entonces, aunque Winter no lo sabía, Parma casi había cumplido este objetivo. Según los registros de su flota, el puerto de Dunkerque albergaba casi cien naves (26 buques de guerra —varios de ellos con un desplazamiento superior a 150 toneladas—, 21 barcazas, junto con quizá 50 buques mercantes) y casi doscientos barcos más, la mayoría de ellos barcazas, en Nieuwpoort y sus alrededores (imagen 13). Su desplazamiento total superaba las 30.000 toneladas.

En cuanto Parma se enteró de que la Armada había abandonado Lisboa, ordenó a todos los marineros que se presentaran en sus barcos bajo pena de muerte, e hizo que sus hombres practicaran el embarque y desembarque en repetidas ocasiones. En junio (según una fuente inglesa), el duque «llegó a Dunkerque y vio la flota, y salió a remo de la boca del puerto para verla». A partir de ese momento, «ningún extraño» recibió permiso «para acercarse a él, o para ver su ejército y sus barcos, sino les ha vendado los ojos».[21] El buque insignia de Parma enarbolaba un «estandarte real» de damasco rojo con el escudo español en una cara y en la otra una representación de Cristo crucificado, flanqueado por la Virgen María y san Juan Bautista. Otros barcos enarbolaban banderas con la cruz de Borgoña, las armas de las 17 provincias de los Países Bajos y las de España. Todas las banderas tenían «esparcidas llamas de fuego», en señal de que se desplegarían en la guerra; además, según una fuente inglesa, las compañías españolas en Dunkerque «colocaron sus enseñas en los barcos en los que iban a embarcar» para estar preparados. Los almacenes especialmente construidos tanto en Nieuwpoort como en Dunkerque rebosaban de municiones y provisiones, y se almacenaban más en viviendas y monasterios cercanos: el convento franciscano en Dunkerque, por ejemplo, albergaba 1.000 toneladas de pólvora. Parma también almacenó 7.000 pares de botas de vadeo; hornos para cocer el pan a bordo de los barcos; «escaleras de mano, piquetas, picos, palas y hachas»; y «embarcaciones de fondo plano […] preparadas a propósito para transportar caballos, ya que tienen en su interior tanto el potro como el pesebre y otras necesidades» para mantener a los animales estables y seguros en el viaje. Basándose en los informes detallados de sus espías, el 13 de julio los Estados de Zelanda concluyeron que las tropas de Parma estaban totalmente dispuestas para embarcar hacia cualquier destino que eligiera «con sus barcos tan preparados que

podrían zarpar en diez o doce días».[22]

Parma, ¿el conquistador?

Esta inmensa movilización llevó a Parma al endeudamiento. Las cuentas de su casa y su correspondencia revelan préstamos contraídos en 1587-1588 de una notable variedad de fuentes, incluidas las monjas de Santa Catalina de Siena y el Colegio de los Jesuitas de Roma (ambos le cobraban un 7 por ciento de interés). Estos improbables acreedores dan muestra de la profunda piedad personal del duque. La crónica de su vida y de sus actos, recopilada póstumamente por Rinaldi, registra con minucioso detalle las devociones del duque: dónde y con qué frecuencia se confesaba y comulgaba; cómo dejaba tiempo todos los sábados para las oraciones especiales a la Virgen María; cómo se aseguraba de que sus soldados tuvieran acceso al santo sacramento si caían fatalmente enfermos. Terminó su crónica de la carrera de Parma con una selección de «dichos de Alejandro Farnesio» que incluía numerosas expresiones piadosas como «nada requiere una corrección más urgente que tomarse la religión a broma».[23]

Rinaldi no exageraba. En 1587 Parma creó una capellanía especial para el bienestar espiritual de sus tropas (la *missio castrensis*) y pidió al general de la Orden de los Jesuitas que enviara 24 «padres de diversas naciones» para predicar a sus tropas «en la jornada que se trae entre manos». Poco después consiguió una bula papal por la que se creaba la «Cofradía del Santísimo Sacramento entre los soldados de los Países Bajos». Cuando llegó la noticia de la aproximación de la Armada, según una fuente (ciertamente hostil), en lugar de viajar directamente a Dunkerque, Parma se desvió para rezar ante la Virgen Negra en Halle (Henao), «por su ciega devoción».[24]

La fe personal de Parma se manifiesta de otras maneras. En una audiencia celebrada el 18 de julio de 1588, subrayó la vulnerabilidad de Inglaterra ante el doctor Valentine Dale, uno de los comisionados de paz de Isabel, porque si llegaba la guerra, y «si la batalla se pierde de tu lado, puede ser para perder el reino y todo». Dale le contestó audazmente que una batalla rara vez bastaba «para conquistar un reino en otro país», como debía saber Parma mismo «por las dificultades de la recuperación de lo que es propio del rey por sucesión y patrimonio». «Bueno —dijo Parma— eso está en manos de Dios.» El duque no cambió de opinión sobre este punto cuando quedó claro que la Empresa había fracasado. Según Dale, «el duque de Parma, muy ofendido con Dios, ha dicho que en verdad piensa que Dios es un inglés jurado». Más modestamente, aseguró al papa que «ya

que esto ha complacido a Nuestro Señor Dios, debemos creer que ha sido para bien y para su mayor gloria». También instó al papa a enviar fondos «tanto para pagar las grandes deudas que hemos acumulado para esta empresa, como para animar a su majestad a perseverar en ella».[25]

¿Qué habría hecho Parma en Inglaterra tras la conquista? Las órdenes de Felipe II fueron claras: «Mi fin principal en esta empresa es, como sabéis, reducir aquel reino a nuestra santa fe católica —recordó a su sobrino, y por eso—, conviene mucho que al poner pie en tierra entréis a este título de reformar la religión». Según el rey, «servirá esto de atraer suavemente a los católicos» de Inglaterra. Parma debía asegurar «a los herejes no obstinados, sino que se van tras el uso, para que no desesperen de hallar acogida en vos si entienden que serán admitidos a reconciliación y perdón y que no han de perder su patria si se quieren reducir; y que el Legado que viene [el Cardenal Allen] los ha de poder absolver».[26] Sin embargo, Parma había desobedecido órdenes reales igualmente claras durante sus campañas en Flandes y Brabante. En 1584, cuando obligó a Gante a rendirse, al principio insistió en que los magistrados debían «humillarse, mostrando total sumisión y obediencia, y declararse dispuestos a aceptar y acoger cualquier condición que su majestad pudiera ofrecer»; pero bajo la presión de sus consejeros holandeses abandonó esta exigencia de rendición incondicional. En su lugar, permitió a los ciudadanos protestantes permanecer en la ciudad e incluso practicar su fe en privado durante dos años mientras vendían sus propiedades. Para inducir a otras ciudades rebeldes a rendirse, aunque insistió en la salida inmediata de los líderes rebeldes, prometió una amnistía *(oublie du passé)* a todos los demás. También acordó no procesar a nadie por los crímenes del pasado y concedió un periodo de transición antes de que los protestantes tuvieran que convertirse al catolicismo o marcharse: dos años en Bruselas, cuatro años en Amberes. Cuando Brujas se rindió, permitió que los protestantes permanecieran permanentemente siempre que no causaran «escándalo». En la feliz frase de Violet Soen, «la clemencia era la zanahoria; la guerra, el palo»; y aunque Felipe protestó enérgicamente cuando se enteró de estas concesiones, las permitió.[27]

¿Habría aplicado Parma una combinación similar de zanahoria y palo en Inglaterra? Probablemente no. El rey esperaba que Sixto nombrara al inflexible William Allen, fundador del Colegio Inglés de Douai, arzobispo de Canterbury con plenos poderes; y pretendía que Allen encabezara un gobierno provisional en Inglaterra hasta que el papa pudiera investir a la persona que él eligiera como sucesor de

Isabel. Además, las instrucciones de Felipe a su sobrino advertían de que muchos de los ingleses vencidos afirmarían falsamente ser católicos: tenía que confiar solo en «católicos y confidentes, que irán en vuestra compañía y sean hombres que hayáis probado para que nadie os pueda hacer tiro». Algunos de estos hombres eran exiliados políticos, como Charles Neville, conde de Westmorland, que había huido tras el fracaso de la rebelión del norte dos décadas antes; otros eran exiliados religiosos, como el arzobispo Émonn MacShamhradháin de Armagh, primado de toda Irlanda. La Armada también llevaba muchos exiliados, así como 180 miembros de órdenes religiosas, algunos de los cuales tenían autoridad para recuperar para la Iglesia católica todas las tierras y derechos confiscados en la Reforma. Parece poco probable que permitieran a Parma ofrecer clemencia a los protestantes de Inglaterra como había hecho con los de Brujas, Gante, Bruselas y Amberes.[28]

¿Un final diplomático del conflicto?

La magnitud de los preparativos religiosos y militares en España y Flandes alarmó a Isabel, que indicó a Parma su disposición a negociar los términos de la retirada de sus fuerzas de los Países Bajos, siempre que pareciera que la iniciativa provenía de España (para guardar las apariencias ante sus aliados holandeses). Al mismo tiempo y, al parecer, de forma independiente, el rey Federico de Dinamarca ofreció sus servicios como mediador en las guerras de los Países Bajos. Felipe autorizó a Parma que indagara en estas dos iniciativas de paz, ya que podrían reducir (aunque fuera temporalmente) la ayuda inglesa a los holandeses y tal vez asegurar alguna restitución de los bienes incautados por los corsarios ingleses en alta mar y en las Américas, pero sin rebajar la presión militar sobre los holandeses ni detener los preparativos para la invasión de Inglaterra. A principios de 1587, las tropas holandesas capturaron a un enviado de Parma a Dinamarca que llevaba todos los detalles de sus conversaciones con los ministros de Isabel, lo que obligó a la reina a mostrar sus cartas. Anunció su intención de iniciar conversaciones formales con España e invitó a los holandeses a unirse a ellas.[29]

Esta iniciativa dividió a la República. Las provincias del interior, que habían sido las más afectadas por la guerra contra España, estaban a favor de las conversaciones, pero los Estados Generales se mantuvieron firmes y se negaron a enviar delegados a las conversaciones de paz. Sin embargo, la reina perseveró y, en febrero de 1588, sus representantes llegaron a Flandes con autoridad para negociar una paz con España bajo dos condiciones: tolerancia para los

protestantes en los Países Bajos y retirada de todas las tropas extranjeras. Ni que decir tiene que Felipe no tenía intención de hacer semejantes concesiones, pero dio instrucciones a Parma para que fingiera que eran cuestiones que se podían negociar, tanto para dividir más a los holandeses como para confundir a Isabel. Las conversaciones formales comenzaron en mayo en Bourbourg, cerca de Dunkerque.

Quizá las conversaciones también confundieron a Parma. Según un enviado italiano a la corte del duque en Brujas el 29 de julio de 1588: «Aquí pasamos el tiempo en banquetes, fiestas y juegos», y en una de estas ocasiones «su alteza dijo que este año la guerra se está convirtiendo en banquetes y las balas en pelotas de tenis». Se equivocó: a casi quinientos kilómetros al este, a las siete de la tarde, los vigías a bordo de la Armada avistaron la costa de Cornualles. La tarde siguiente, los buques de guerra ingleses de Plymouth salieron a su encuentro.[30]

CAPÍTULO 3

«Una flota que lo impida»

En julio de 1588 lo único que se interponía entre Inglaterra y la derrota eran los buques de guerra reunidos en Plymouth para interceptar a la Armada cuando se acercara desde España, y la flotilla más pequeña en los mares estrechos que rodean las islas Británicas, encargada de evitar un ataque sorpresa de las tropas de Parma desde Flandes. Muchos ni siquiera conocían el terreno sobre el que quizá tendrían que luchar. Aunque el gobierno encargó estudios sobre las disposiciones defensivas en la mayoría de las regiones costeras, muchos seguían siendo inexactos e incompletos.

Las prisas y la confusión de última hora también afectaron a la movilización de las tropas. Incluso en Londres, el gobierno no había dado órdenes de armar a 10.000 ciudadanos hasta mediados de marzo y después no pudo encontrar suficientes equipos que estuvieran actualizados o fueran utilizables. Muchos recibieron arcos y flechas, pero no tenían entrenamiento alguno sobre su manejo. Hasta el 6 de julio, mucho después de que la Armada abandonara Lisboa, el Consejo Privado de Isabel no autorizó la creación de un ejército de reserva cerca de Londres, y como esto solo podía lograrse agotando las fuerzas en otros lugares, los funcionarios locales recibieron instrucciones de dividir la milicia de los condados del sur en tres partes:

> Una parte que se dirija a la costa, según lo requiera la ocasión, para impedir el desembarco o resistir al enemigo en su primer intento de tocar tierra; otra parte de las fuerzas mencionadas, en números suficientes para hacer frente al enemigo después de que haya desembarcado (si así fuera); y otra parte principal de los mencionados efectivos con formación para presentarse aquí y unirse al Ejército que se designe para la defensa de la persona de su majestad.[1]

Incluso entonces, las tropas designadas para proteger a la reina fueron instruidas simplemente para estar listas para ir adonde se les indicara «tras recibir un aviso con una hora». No fue hasta el 2 de agosto cuando el gobierno decretó la movilización total: «Es deseo de su majestad que los enviéis inmediatamente a Essex, a la ciudad de Brentwood». Desde allí, los hombres debían dirigirse a Tilbury, donde se había iniciado la construcción de una pequeña fortaleza para proteger el cuartel del «general de las fuerzas de su majestad en el sur», Robert Dudley, conde de Leicester.[2]

Todo fue en vano, ya que los españoles no tenían intención de desembarcar en Essex. Su objetivo era el este de Kent, donde en el pasado romanos, sajones y daneses habían desembarcado con éxito. Felipe había elegido bien, ya que, a pesar de algunas improvisaciones de última hora, a menudo ingeniosas, por parte de los comandantes de Isabel, muy presionados, Inglaterra carecía de un sistema de defensa integrado capaz de soportar un asalto sostenido por parte de un ejército profesional equipado con artillería pesada.

De hecho, algunos consideraron los preparativos por tierra como una farsa inútil. Como dijo sir Walter Raleigh algunos años más tarde, si un ejército «se transporta por mar» y el lugar del desembarco «se deja a merced del invasor […], la resistencia de tal ejército no puede tener lugar en la costa de Inglaterra sin una flota que lo impida», a menos que en «cada cala, puerto y bahía haya un poderoso ejército para hacer oposición». Como esto era obviamente imposible, Raleigh creía que la única defensa segura de Inglaterra residía en sus «muchos fuertes móviles»: los barcos de guerra de la Royal Navy o Marina Real. Por lo tanto, sus gobernantes debían «emplear buenos barcos en el mar, y no confiar en ningún atrincheramiento en la costa».[3]

La flor de la guirnalda de Inglaterra

En 1588, Isabel poseía 34 «fuertes móviles» y, según Charles Howard de Effingham, su almirante, «en ningún lugar del mundo hubo barcos más valiosos que estos». Los consideraba «los barcos más fuertes que tiene cualquier príncipe de la cristiandad». Pero, como nos recuerda Nicholas Rodger: «El poder del mar no se puede improvisar. En todas las épocas y circunstancias, las armadas que han tenido éxito han sido las que han descansado en largos años de inversión constante en la infraestructura esencial para mantener en funcionamiento la compleja y delicada maquinaria de una flota marítima». Tal fue el caso de la flota que se enfrentó a la Armada.[4]

Los orígenes de la Marina de Isabel se encuentran en el reinado de su padre, Enrique VIII, que creó un sistema de defensa permanente contra la amenaza de ataques católicos tras su excomunión por el papa. En 1546 estableció un Almirantazgo, también permanente, para supervisar, entre otras cosas, la construcción, el armamento, el avituallamiento y el mantenimiento de sus buques de guerra. El inventario ilustrado que pintó ese año Anthony Anthony, un funcionario del cuartel de artillería, nos permite ver la Marina Real de Enrique congelada, y prestar especial atención a la artillería de cada buque. Los restos de uno de los buques de guerra que se muestran, el Mary Rose, de 600 toneladas, que ahora se expone y estudia en

Portsmouth, arrojan luz sobre la tecnología del armamento y sobre el pensamiento táctico de Enrique y sus expertos navales.

El Mary Rose se botó en 1509 y en 1514 llevaba 15 cañones de bronce y 63 de hierro, todos de carga de nalgas. En 1536 se llevó a cabo una importante remodelación o, mejor dicho, una reconstrucción. Los detalles no han quedado documentados, pero la recuperación de una parte importante del casco del barco junto con muchos cañones y artefactos asociados deja claro que se reforzaron las cubiertas para soportar un armamento mucho más pesado, especialmente cañones de bronce. Entre los diez cañones de este tipo que se recuperaron entre 1836 y 1981 hay un ejemplar de lo que se conoce como «cañón real» de 68 libras (30 kilos), un cañón, tres medios cañones, tres culebrinas y dos medias culebrinas. A pesar de cierta reducción en el peso y el número de cañones de hierro forjado, la representación de Anthony muestra el buque con una artillería pesada en el costado y en la popa, con los niveles inferiores protegidos por las portas cañoneras. El barco seguía equipado para la táctica del cuerpo a cuerpo (obsérvense los ganchos de cizalla en las vergas), pero también tenía la capacidad para destrozar barcos antes de que tuviera lugar el cuerpo a cuerpo.[5]

Durante la mayor parte del tiempo, estos buques se retiraban para su cuidado y mantenimiento con el fin de minimizar el coste para la Corona, pero en caso de emergencia se podían movilizar rápidamente para ponerlos en servicio en aguas nacionales. Como no estaban diseñados para soportar largos periodos en el mar, todo lo que necesitaban para ser operativos era comida y municiones para una dotación completa de marineros y soldados que, en el caso del Mary Rose, ascendía a unos 100 y 600 hombres respectivamente. Prácticamente, toda la capacidad de carga del buque se dedicaba a alojar armas y hombres, que permanecían a bordo solo el tiempo necesario para una incursión a través del Canal de la Mancha, para desembarcar una fuerza expedicionaria en Escocia o para rechazar un intento de invasión enemiga en aguas interiores. Tanto para el bombardeo preparatorio destinado a inmovilizar al enemigo como para las salvas de corto alcance destinadas a crear confusión y alarma en los segundos vitales que preceden a un abordaje, dependía casi por completo de su artillería.

Así, el Mary Rose y sus barcos hermanos se parecían mucho a los de la Armada española, una generación más tarde, ya que los soldados eran su principal arma. La mayoría de los 600 soldados del Mary Rose eran arqueros, entrenados desde la infancia en el uso del arco largo de tejo, que podían lanzar una andanada de proyectiles perforantes a más

de doscientos metros, a un ritmo de hasta seis por minuto. Para la etapa final de un enfrentamiento exitoso —el abordaje físico y la captura de un adversario— se proporcionaban 300 picas y billetes. Pero la ilustración de Anthony, el *Anthony Roll*, incluía algunos barcos de un tipo diferente. El Graunde Masterys o Grand Mistress, de cuatrocientas cincuenta toneladas, tenía un casco largo, un castillo bajo, un pesado armamento de costado y cañones de popa, todo ello bajo un aparejo de cuatro mástiles con martillos latinos. A diferencia del Mary Rose, este barco y varios de sus hermanos no llevaban ganchos de cizalla, lo que indica claramente que el cerco y el abordaje no formaban parte de su repertorio previsto. Fueron los precursores de los galeones *race-built* (construidos para la carrera) que darían a Inglaterra una ventaja táctica en 1588.

A lo largo de su reinado, Enrique se interesó personalmente por el hábil y casi místico arte de la artillería y, con la ayuda de expertos extranjeros, los armeros de Inglaterra adquirieron fama en toda Europa. Incluso al principio de su reinado, como dijo un contemporáneo, el rey poseía «cañones que bastarían para conquistar el infierno», y al final de este, el arsenal de Enrique era colosal: casi doscientos cañones de nueve libras de calibre o más. Muchas de estas piezas, incluidas las más grandes, se encontraban en las cubiertas de sus buques de guerra. La armada que Enrique legó a sus sucesores, aunque todavía estaba compuesta en su mayor parte por barcos de combate llenos de tropas y diseñados para su uso en los mares estrechos, llevaba las semillas de un concepto revolucionario que florecería bajo Isabel: un barco de guerra de vela cuya capacidad ofensiva no residía en sus soldados, sino en sus cañones.[6]

En 1547, el año de la muerte de Enrique, la armada real constaba de 53 buques de guerra bien armados que sumaban unas 10.000 toneladas. Pero era una Marina que Inglaterra no se podía permitir. En un esfuerzo por recortar gastos como el que es habitual en las armadas modernas en tiempos de paz, los barcos se vendieron o se desecharon hasta que en 1554 solo quedaban treinta, la mayoría en mal estado. Pero entonces llegó una de las grandes ironías de la historia. Felipe de España, rey consorte de Inglaterra en virtud de su matrimonio ese año con María, la hija de Enrique, se interesó mucho por los asuntos ingleses, incluso cuando estaba ausente. El Consejo Privado le envió resúmenes en latín de sus deliberaciones, a lo que él respondió con comentarios y sugerencias, y en septiembre de 1555 el Consejo informó de que la mayoría de los barcos de la reina no estaban en condiciones de navegar y debían trasladarse a los astilleros del Támesis para su reparación. Felipe acogió la iniciativa porque «su real

majestad entiende que la principal defensa del reino de Inglaterra consiste en esto: que sus barcos estén siempre listos y en buen estado. Para que puedan defender el reino de toda invasión será conveniente que estén siempre preparados y en disposición».[7]

El Consejo se apresuró a actuar. Se empezó a trabajar en tres «buques de gran carga» de quinientas toneladas o más (un nuevo Mary Rose, el Lion y el Philip and Mary, más tarde rebautizado como Nonpareil), seguido en enero de 1557 por un decreto que ponía a la Junta de la Marina bajo el control directo del ministro de la Hacienda *(Lord Treasurer)*, quien «con el consejo del lord almirante» asignaría los fondos necesarios para mantener una flota capaz de defender Inglaterra. Pocos días después, la reina María firmó una orden que autorizaba un pago anual de 14.000 libras al tesorero de la Marina, incluyendo 5.000 libras para «la construcción y reparación de los barcos», y otras 1.000 libras para el mantenimiento de sus aparejos y «otros pertrechos y vestimentas». La mayor parte del dinero restante se destinaba a la manutención del personal naval, supervisada por el «inspector general de Vituallas para el Mar». El pago (conocido como *el ordinario*) se haría en plazos bianuales por adelantado, «que continuarían a nuestro placer»: algo conocido como *warrant dormant* («orden latente»), porque se renovaba automáticamente cada año durante la vida del monarca.[8] Poco después, convencida una vez más por Felipe, Inglaterra declaró la guerra a Escocia y a Francia. Durante los dos años siguientes, el lord Treasurer gastó más de ciento cincuenta mil libras en la Marina, incluyendo el trabajo que realizó en el Elizabeth Jonas, otro «gran barco» que se había empezado a construir poco antes de que María muriera y Felipe dejara de ser rey de Inglaterra. Los cuatro galeones destacarían en 1588, en la lucha contra su Armada.

Gracias a los esfuerzos de Enrique VIII, Felipe y María, cuando Isabel Tudor subió al trono a la muerte de su hermana, en noviembre de 1558, adquirió 34 barcos de guerra; pero ¿continuaría con el elevado gasto en Marina de sus predecesores? La «orden latente» de María caducó con su muerte, y en febrero de 1559 la Junta de la Marina preguntó con tacto si su nueva soberana tenía la intención de emitir una nueva: «Para el mantenimiento de todos los barcos mencionados, se debe conocer el deseo de su alteza la reina para la continuación del ordinario de 14.000 libras por año desde la última Navidad, así como para la construcción y reparación de los mismos barcos y provisiones para estos». Para ayudarla a decidir, la Junta presentó una lista de 22 barcos reales con un desplazamiento total de unas 5.000 toneladas «que debían mantenerse y conservarse para el

servicio de su majestad». Consideraron que el resto de barcos «estaban muy desgastados y no tenían ninguna importancia si no se hacían grandes reparaciones en ellos» y «no valía la pena hacerlos nuevos».[9]

Isabel, que heredó las guerras de su hermana tanto con Francia como con Escocia, decidió conservar todos los barcos que recomendaron sus expertos navales, así como uno de los que rechazaron (el Jesus of Lubeck), y renovó la «orden latente». En julio de 1559 fue a Woolwich para ver la botadura del último gran barco encargado por su hermana, bautizándolo como Elizabeth Jonas «en memoria de su propia liberación de la furia de sus enemigos, de la que en un aspecto no fue menos milagrosamente salvada que el profeta Jonás del vientre de la ballena». Después, «su alteza tuvo un buen banquete y hubo grandes disparos de armas».[10]

Algunos de los consejeros de Isabel seguían temiendo por su seguridad. Sir Nicholas Throckmorton, pariente de la reina y su embajador en Francia, le recordó en abril de 1560 que, siendo «el rey francés el enemigo seguro de vuestra majestad y el rey de España su amigo dudoso», debía tomar medidas urgentes para defender su reino contra un ataque por sorpresa. Y más teniendo en cuenta que «la mayor defensa que tenéis es el mar, que siendo la muralla de vuestro reino es lo principal que hay que proteger»:

> Nada puede ser tan útil como asegurar una Marina fuerte, y mediante el consejo de los sabios y experimentados hombres de su reino, idear los medios para así mantenerla y aumentarla; y que, asimismo, viendo que su mayor poder y fortaleza debe ser por mar, que se encuentren buenos medios para animar a sus nobles, caballeros y todos los demás a aplicarse a ese servicio.

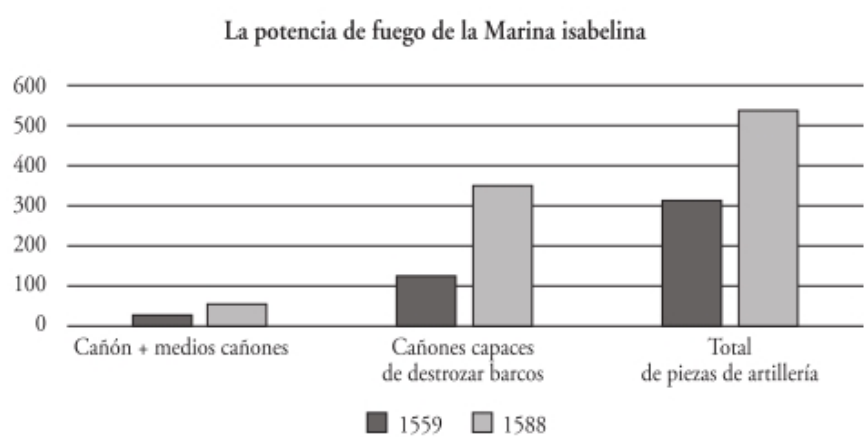
Por si acaso la reina no lo había entendido del todo, Throckmorton exhortó a su ministro principal, sir William Cecil, a que «doblara su fuerza, crédito y dispositivo para mantener y aumentar su armada por todos los medios que pudiera […] porque en este tiempo, considerando todas las circunstancias, es la flor de la guirnalda de Inglaterra […]. Es vuestra mejor y más barata defensa, y la más temida por vuestros enemigos y amigos».[11]

Es evidente que el mensaje de Throckmorton caló, porque casi inmediatamente empezaron los trabajos en los astilleros reales en otros tres grandes barcos: Triumph, Victory y Aid. Además, la reina emitió instrucciones en las que alababa la sabiduría de «nuestro difunto y queridísimo padre, el rey Enrique VIII», para promover la preparación naval, y declaró: «Nuestra Marina es una de las principales defensas para preservarnos a nosotros y a nuestro reino

contra la malicia de cualquier potentado extranjero». A partir de entonces, exigió a los principales oficiales de su armada que «una vez a la semana (o más, según el caso) se reunieran» con el lord Treasurer para discutir todo «lo que fuera necesario para el buen orden de nuestra Marina». Además, cada oficial debía familiarizarse con los deberes de sus colegas «con la intención de que cuando Dios disponga su voluntad sobre alguno de ellos, los que vivan puedan (si preferimos a alguno de ellos)» sustituirlos. La «flor de la guirnalda de Inglaterra» era libre de florecer.[12]

La revolución de los acorazados en la Inglaterra de los Tudor

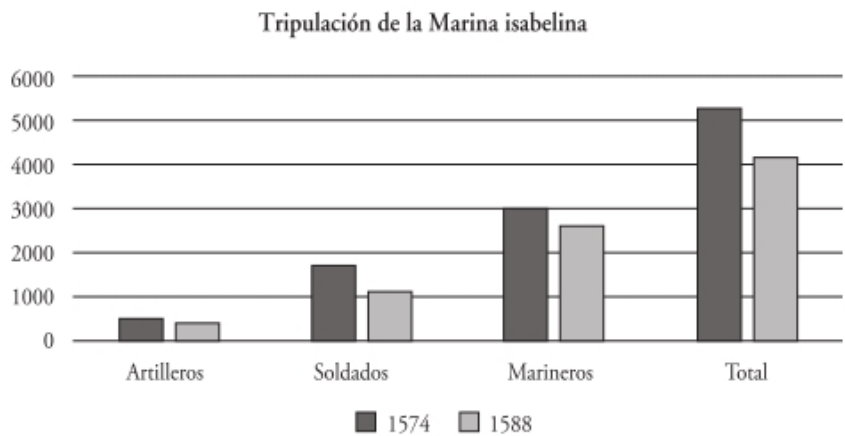
En 1588, los barcos de la reina eran 34, el mismo número que había heredado, pero tanto su eficacia en el combate como sus tácticas eran ahora muy diferentes. Las «instrucciones de combate» redactadas en marzo de 1558 por William Winter, «maestro artillero de la Marina», contenían la advertencia de que «no se disparara artillería alguna si no era con licencia del capitán y no en vano», seguida de dos artículos sobre los procedimientos «para el abordaje del enemigo», claramente concebidos como el principal medio de combate. Un año más tarde, Winter presentó un informe del estado de toda la artillería a bordo de los barcos de la reina, que ofrece una interesante comparación con los cañones que llevaban el mismo número de barcos en 1588:



Por tanto, en 1588, los barcos de la reina desplegaron casi tres veces más cañones capaces de destrozar barcos (balas de nueve libras o más) que sus predecesores, y casi el doble de cañones completos (que disparaban balas de 50 libras) y medios cañones (que disparaban

balas de 32 libras); una clara indicación de que la Junta de la Armada llegó a ver el bombardeo en lugar del abordaje como el principal medio de combate.[13]

También había una diferencia significativa en el tamaño de las tripulaciones a bordo de los barcos de la reina. En 1574 los rumores de una invasión española llevaron a Isabel a movilizar su Marina, y la lista del «número de hombres y muebles necesarios para su puesta en marcha» incluía 16 de los barcos que más tarde se enfrentarían a la Armada. Una vez más, la comparación con 1588 es ilustrativa. El tonelaje de los 16 buques de guerra era prácticamente el mismo, pero llevaban muchos menos hombres:



La reducción del número de soldados en un tercio es otro claro indicio de que la Junta de la Armada llegó a ver sus buques de guerra principalmente como plataformas de armas, no como transportes de tropas.[14]

Este cambio clave se produjo en la década de 1570, cuando los carpinteros de ribera de la reina introdujeron un diseño conocido como *race-built* o buque de carrera, que implicaba una reducción de los castillos de proa y popa y una cubierta de armas más larga, unas líneas más elegantes y un casco hidrodinámico eficiente que combinaba (según el maestro naviero Matthew Baker) «la cabeza de un bacalao y la cola de una caballa». Al mismo tiempo, el aparejo y los planos de las velas se hicieron más complejos y eficientes. Estos avances aportaron tres importantes ventajas. En primer lugar, fueron una revolución en el armamento: en lugar de llevar armas antipersonales en los castillos, las cubiertas de los cañones, más largas y fuertes, permitieron un aumento significativo del peso de la artillería

que se transportaba. En segundo lugar, las líneas más elegantes permitieron a los buques de guerra ingleses navegar más rápido que sus adversarios y maniobrar —y hacer funcionar sus cañones— con una agilidad notable (para la época). Por último, el aumento de la entrada de obras muertas —el estrechamiento del casco por encima de la línea de flotación— no solo aumentaba la estabilidad del barco, sino que hacía mucho más difícil el abordaje.

Además, los carpinteros de ribera ingleses empezaron a plasmar sus diseños de buques de guerra en papel, lo que supuso dos ventajas más (imagen 14). En primer lugar, los armadores podían compartir los diseños y construir «clases» de buques de guerra según los mismos planos. Las fórmulas basadas en las proporciones y los arcos establecían una «cuaderna maestra» (a cierta distancia del centro del barco), creando una plantilla a partir de la cual se podían resolver («moldear») las formas de otras cuadernas como patrones a escala real, lo que permitía preparar las cuadernas antes del montaje. Anteriormente, la forma del casco se determinaba en gran medida a ojo y los componentes se ajustaban individualmente a medida que avanzaba la construcción: un proceso ineficaz que requería mucho tiempo. Ahora se podían reproducir los diseños que habían tenido éxito. El galeón Leicester, por ejemplo, construido en un astillero en 1578 para la navegación privada, era casi idéntico al buque de guerra real Revenge, botado el año anterior, gracias a los planos suministrados por Matthew Baker. Una década más tarde, ambos barcos lucharían contra la Armada. En segundo lugar, los diseños en papel permitieron a los constructores navales aprender de sus contemporáneos y predecesores, y mejorar así su producto.

El primero de los buques más rápidos y armados con cañones gruesos de la Marina de los Tudor se llamaba Dreadnought, igual que el innovador buque capital de la Marina Real de principios del siglo XX. Se botó en 1573, desplazaba 700 toneladas y llevaba 31 toneladas de artillería. La capacidad para llevar artillería que pesaba casi el 5 por ciento del desplazamiento total no tenía precedentes, y el diseño y el armamento distintivos del buque demostraron que los expertos navales de Inglaterra se habían anticipado a la doctrina que perfilaría tres siglos más tarde el promotor del posterior Dreadnought, el almirante sir John Fisher: «La estrategia debe regir los tipos de buques que se diseñen. El diseño de los buques, dictado por la estrategia, debe regir la táctica. La táctica debe regir los detalles del armamento».[15] Era evidente que los predecesores de Fisher en la época de los Tudor habían descubierto que la única estrategia eficaz para defender Inglaterra de una invasión era construir buques de guerra capaces de

utilizar una artillería lo suficientemente potente y eficaz como para inutilizar y dispersar una flota enemiga a distancia.

La «reforma» de John Hawkins

Esos predecesores Tudor se enfrentaron, sin embargo, a otro gran problema: cómo producir suficientes barcos como el Dreadnought para salvaguardar la nación, dado que la construcción de un nuevo galeón llevaba al menos dos años. John Hawkins llegó a ser tesorero de la Marina en 1577, lo que le otorgaba no solo la responsabilidad de gestionar las finanzas de la flota, sino también una participación directa en la política y el diseño de los barcos. Su profundo conocimiento de los barcos y de la marinería, unido a su experiencia personal en la guerra naval, dio lugar a una multitud de mejoras que, en conjunto, fueron revolucionarias. La «ganga» que ofreció a Isabel prometía que cada año «haría las reparaciones que se requiriesen, ya fuera en la construcción de una nueva nave, en la reparación en dique seco o en cualquier otra cosa que fuera necesaria, de modo que se mantuviera el número completo como hasta ahora». La «reforma» naval (como Hawkins la llamaba) implicaba un ambicioso programa de rotación: construiría once galeones nuevos y «reformaría» doce buques más antiguos para adaptarlos al nuevo diseño del buque de carrera, y proporcionó un calendario de exactamente «cómo han de ser construidos nuevos, uno tras otro», hasta 1599.[16]

Otras innovaciones de Hawkins, sumadas al concepto de construcción de barcos de carrera, resultaron en la creación de máquinas de combate realmente revolucionarias. Los cascos se reforzaron para soportar el peso y los esfuerzos del retroceso de los cañones pesados. Este proceso había comenzado antes, y puede verse en las modificaciones realizadas en la estructura del Mary Rose poco antes de que se hundiera en 1545, incluyendo el refuerzo diagonal entre sus cuadernas y las vigas de la cubierta principal donde van los cañones. Cuatro décadas después, los dibujos técnicos de Matthew Baker muestran un refuerzo similar.[17] Se rediseñaron las velas y se aplanaron para que un barco pudiera navegar lo más ceñido posible. Los mástiles se elevaron para desplegar más velas con buen tiempo y sin poner en peligro el barco en caso de tormenta, ya que permitían «retirar» o bajar los masteleros cuando fuera necesario. Esto no solo mejoraba la capacidad de navegación del barco, sino que ponía en desventaja al adversario que no estuviera tan bien equipado. Unos años más tarde, sir Walter Raleigh se entusiasmó al afirmar: «No hace mucho tiempo que se ha inventado la retirada del palo mayor (una maravillosa facilidad para los grandes barcos, tanto en el mar como en

el puerto)». Raleigh también aplaudió el uso habitual de cabrestantes giratorios para izar anclas y otras tareas de elevación, en lugar del tradicional molinete. Era más seguro —las barras de un molinete fuera de control podían ser letales— y más hombres podían aplicar su fuerza combinada, lo que permitía echar anclas más pesadas y cables más largos. «Con él, resistimos la malicia de los mayores vientos que puedan soplar —se entusiasmó sir Walter—, pues es cierto que la longitud del cable es la vida del barco en todos los extremos.»[18]

Hawkins también supervisó la sustitución de las bombas de succión por las más eficientes bombas de cadena. Esto redujo el tedio agotador de bombear agua de un barco, lo que podía significar literalmente la diferencia entre la vida y la muerte. También encontró la manera de frustrar al humilde gusano de los barcos *(Teredo navalis)*, un molusco de agua de mar cuyas conchas vestigiales forman un pico con el que se come la madera sumergida, para acabar destruyéndola. Desde la Antigüedad se utilizaba un revestimiento de plomo para proteger las partes sumergidas de los cascos, pero este era pesado, caro y propenso a desprenderse con el funcionamiento del barco. La solución de Hawkins fue cubrir las maderas del casco inferior con tablas de olmo de media pulgada, intercalando una capa de crin de caballo impregnada de alquitrán. «Cuanto más delgada sea, mejor —escribió un contemporáneo—, porque así el gusano se encontrará enseguida con el alquitrán (que no puede soportar) y no tendrá medios ni espacio para entrar y salir de la tabla.»[19]

Aunque en retrospectiva todos estos cambios parecen lógicos, si no esenciales, en aquel momento parecían controvertidos y costosos. Por eso, para convencer a William Cecil, ahora lord Burghley y lord Treasurer, de que aceptara su «ganga», Hawkins acusó a William Winter y a otros que se habían encargado de la reparación de los buques de guerra reales en el pasado de utilizar materiales deficientes y cobrar precios excesivos. No aceptaron la derrota con gracia. Winter denunció la supuesta ganga de Hawkins como una mera «astucia y artificio para mantener su orgullo y ambición, para llenar más su bolsa y evitar que se descubran los defectos que quedan en los barcos de su majestad en la actualidad». Uno de los socios de Winter presentó «artículos de descubrimiento de la mente injusta y el trato engañoso de John Hawkins», denunciando la «bajeza de dicho señor Hawkins en lo que se refiere a cuna, mentalidad y modales». Dos maestros carpinteros presentaron una lista detallada de los defectos que decían haber encontrado en los barcos: el Elizabeth Jonas «está muy viejo» y «encontramos sus maderas enormemente deterioradas»; el Triumph «lo encontramos muy deteriorado en sus maderas» y «no puede durar

mucho tiempo si no se remedian estas imperfecciones»; el Mary Rose, «siendo muy viejo, encontramos que la mayor parte de las maderas están deterioradas» y por tanto «no debe ser reformado, sino abandonado»; y así sucesivamente.[20]

En febrero de 1588 este aluvión de críticas obligó a Hawkins a presentarse en la corte «para responder en su propia defensa». El almirante Howard le ofreció un gran apoyo al informar a Burghley: «He estado a bordo de todos los barcos que salen conmigo, y en todos los lugares a los que un hombre se puede arrastrar, y doy gracias a Dios de que estén en el estado en el que están, y ni uno hay de ellos que sepa lo que significa hacer agua». Predijo que Hawkins «demostrará que son unos mentirosos redomados los que han informado de lo contrario». Sin embargo, en junio, con la Armada en el mar, Howard se vio en la necesidad de repetir su convicción: «Su majestad puede estar segura de que, cualesquiera que sean los informes falsos y viles que se hayan hecho de ellos, tiene los barcos más fuertes que los de cualquier príncipe de la cristiandad».[21]

¿Por qué los altos oficiales navales de Isabel intentaron desacreditarse, si no destruirse unos a los otros, en un momento de crisis nacional? Nicholas Rodger ofrece la explicación más plausible: la «corrupción» era «la explicación universal para todo lo que no funcionaba satisfactoriamente», por lo que «las acusaciones de corrupción solían ser un intento de arrebatar un contrato a un rival [...]. Los contemporáneos daban por sentado que los funcionarios ganarían dinero con sus cargos; lo que querían saber era si la Corona estaba obteniendo valor por ese dinero».[22] La campaña de la Armada pronto reveló la verdad, porque a pesar de varios meses en el mar y de una importante acción de la flota, todos los barcos de la reina volvieron a puerto en buenas condiciones, tal y como Hawkins había predicho. No obstante, cabe destacar que tanto él como Winter murieron ricos. Aunque el salario oficial de cada uno nunca superó las 250 libras, sus testamentos revelaron que poseían terrenos, mansiones urbanas y lujosas posesiones. Cada uno de ellos hizo legados por un total al menos de 10.000 libras, casi lo suficiente para construir cuatro galeones de carrera.

¿Hermanos de sangre?

En agosto de 1588, lord Henry Seymour, que comandaba la flotilla inglesa que protegía los mares estrechos, se preocupó por las graves divisiones que percibía entre sus colegas: «Encuentro a mi señor —el almirante Howard— y a su compañía divididos de manera facciosa», se lamentaba; y en un altercado en el muelle, sir Martin Frobisher

amenazó con destripar a sir Francis Drake, ambos —junto con Hawkins— los principales lugartenientes de Howard. No obstante, es posible que exageremos estas muestras de discordia, ya que ocurrían tras varias semanas en el mar y varios días bajo fuego. El último testamento de Hawkins deja a la vista los estrechos lazos que unían a los oficiales superiores de la reina. Dejó su «mejor diamante por valor de cien libras, o tanto dinero en oro» a Howard; su «mejor joya, que es una cruz de esmeraldas» a Drake; «un diamante por valor de 20 libras» a sir Henry Palmer; 20 libras a William Borough; y el perdón de una deuda de 50 libras a Edward Fenton.[23] Esta amistad se basaba en parte en los lazos de sangre —Drake era primo de Hawkins; Fenton, su cuñado— y en parte en las experiencias compartidas. Drake había navegado con Hawkins en tres viajes comerciales a África y al Caribe en la década de 1560; Winter había ayudado a financiar la primera incursión en solitario de Drake en el Caribe; Frobisher había servido como su vicealmirante en la expedición a las Indias Occidentales.

Es evidente que este espíritu de «hermanos de sangre» se desarrolló tras la llegada de Isabel al trono. En la Marina de Enrique VIII, igual que en la Armada española, la tripulación de los buques de guerra estaba formada mayoritariamente por soldados y, por tanto, era habitual nombrar a un soldado en lugar de a un marino como capitán del barco, lo que significaba que muchos capitanes carecían de formación marinera. Los resultados podían ser fatales. En 1545, sir George Carew solo subió a bordo del Mary Rose cuando apareció una flota francesa hostil. Inmediatamente, «ordenó que todos los hombres ocuparan su lugar y que izaran las velas; pero apenas se cumplió la orden, el Mary Rose comenzó a escorarse». El tío de sir George, sir Gawen Carew, que estaba al mando de un barco de guerra hermano, «al ver lo ocurrido, llamó al capitán de su barco, se lo contó y le preguntó qué significaba, a lo que el otro respondió que si se escoraba lo más probable es que se perdiera». Sir Gawen se acercó entonces y preguntó a su sobrino «cómo le iba, y este respondió que tenía una especie de bribones a los que no podía gobernar». Un historiador de la familia explicó esta observación:

> Tenía en su barco cien marineros, siendo el peor de ellos capaz de ser patrón en el mejor barco del reino; y estos se maltrataban y despreciaban tanto unos a otros, que negándose a hacer lo que debían, se descuidaban de hacer lo más necesario y perentorio, y así, contendiendo en la envidia, perecieron en la persecución.[24]

Mucha gente (entre otros, Enrique VIII) vio naufragar al Mary

Rose, y la ignorancia mostrada por su capitán sobre lo que significaba que un barco se escorase con el viento parece que provocó cambios en la estructura de mando. En 1578, la dedicatoria de un libro sobre navegación elogiaba al joven Howard de Effingham por aprender «cosas, aunque no sean habituales para los nobles», que eran «sin embargo, las más necesarias para todas las personas que surcan los mares», desde «los asuntos más insignificantes, como todo tipo de cordaje y aparejos a bordo, a saber, la escota, la driza, la bolina, el aparejo y el timón», hasta «el uso y la práctica del astrolabio». Ese mismo año, al iniciar su circunnavegación del mundo, Drake advirtió a su tripulación:

> Aquí hay tal enfrentamiento entre marineros y caballeros, y tanta bilis entre caballeros y marineros, que incluso me vuelve loco oírlo. Pero, amos míos, así debe quedar. Porque debo tener al caballero para que tire y arrastre con el marinero, y al marinero con el caballero [...]. Como los caballeros son muy necesarios para el buen gobierno durante el viaje, los he embarcado con ese propósito, y con alguna intención más; y aunque sé que los marineros son la gente más envidiosa del mundo y son ingobernables sin mando, no puedo estar sin ellos.[25]

La doctrina de Drake pronto se convirtió en norma en los buques de guerra ingleses. Una lista de posibles capitanes navales elaborada para Burghley en 1586 contenía setenta y seis nombres, entre los que se encontraban cinco nobles, ocho caballeros y dieciocho escuderos, la mayoría de los cuales habían comandado anteriormente buques de guerra en el mar, así como dieciocho caballeros, todos ellos con considerable experiencia naval.[26] El resto eran marineros profesionales, obviamente. Ambos grupos sabían «tirar y arrastrar». Cuando Howard dirigió una escuadra de buques de guerra a Vlissingen para endurecer la resistencia holandesa frente a España, el barco comandado por Seymour (cuya tía, Jane, se había casado con Enrique VIII) encalló a las afueras del puerto. Howard elogió a Seymour porque «aunque muchos, por miedo, dejaron el barco para salvarse, él no quiso abandonarlo de ninguna manera, sino que dijo que aguantaría su destino y así los animó a todos. Sir William Winter y yo subimos a bordo, donde encontramos a lord Harry, que no escatimaba esfuerzos para ayudar». Unos meses más tarde, en el servicio de bloqueo frente a Dunkerque, Seymour se disculpó por dictar una carta en lugar de redactarla él mismo porque «me he forzado la mano tirando de un cabo, por lo que no puedo escribir».[27]

Los oficiales superiores de Isabel cuidaban de sus tripulaciones además de sus barcos. En 1596, cuando dirigía una gran flota para

capturar Cádiz, Howard manifestó una gran preocupación «por todos sus seguidores de todo tipo y grado, pero especialmente por los pobres marineros cuya faena no terminaba nunca; él mismo se interesaba a diario por su situación y *los llamaba por su nombre* para saber cómo se encontraban y qué les faltaba, animándolos a que expresaran sus necesidades». Howard también reconoció los límites de su autoridad. Durante la acción naval en el puerto de Cádiz «llamó al capitán de su barco y le pidió que se acercara a toda velocidad» al lugar de la batalla para poder participar; pero «el capitán pidió disculpas a su señoría y le explicó que era tarea imposible en ese lugar» sin que el barco encallara. «Su señoría, fabulosamente descontento con esta respuesta, y resentido en su interior, tal y como se reflejaba en su semblante, cedió y llamó a su pinaza», en la que se dirigió a otro barco de menor calado, donde «en el fragor de la batalla» descargó «en persona cuatro grandes piezas» contra el enemigo.[28]

Las defensas marítimas de Inglaterra en 1588 no dependían únicamente de los buques de guerra de la Marina Real. Treinta de los barcos privados que lucharon con Howard desplazaban entre 200 y 400 toneladas, y llevaban hasta 42 cañones: eran buques de guerra en todo menos en el nombre, y varios tenían considerablemente más experiencia en el combate que la flota real, cuidadosamente gestionada. Solo 2 de los barcos de la reina habían navegado a las órdenes de Drake hacia el Caribe en 1585, pero los 12 mercantes armados que los acompañaban sirvieron posteriormente contra la Armada. En el asalto a Cádiz dos años más tarde, de nuevo bajo el mando de Drake, participaron 6 barcos reales y 17 mercantes armados, de los cuales casi todos habían luchado en 1588. Esto no debe sorprendernos, ya que muchos de estos barcos privados pertenecían a figuras prominentes de la Marina de la reina, y las distinciones a menudo eran algo borrosas. El propio Howard poseía siete barcos de guerra, que normalmente utilizaba para el pirateo, pero en 1588 todos lucharon contra la Armada. Hawkins poseía tres; y Drake, dos. Todos estaban al mando de algún pariente de sus propietarios o de un socio comercial, lo que creaba una gran unidad entre la flota inglesa.[29] Los familiares de Howard comandaban varios barcos. Lord Seymour y lord Sheffield (del White Bear) eran sus sobrinos; lord Thomas Howard (del Golden Lion) y Nicholas Gorges (comandante de la escuadra de abastecimiento) eran sus primos; sir Robert Southwell (del Elizabeth Jonas) y sir Richard Leveson (a bordo del Ark Royal) eran sus yernos. Todos ellos proporcionaron al lord almirante un apoyo inquebrantable.

La reina y su Marina

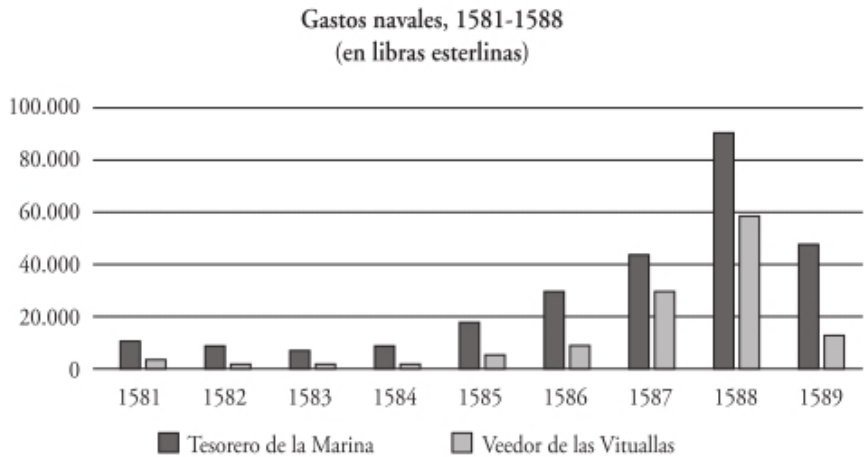
Normalmente Howard también podía contar con el apoyo de su pariente más ilustre: su prima, la reina. Isabel nunca subió a su flota en acción, como había hecho su padre: durante el susto de la invasión de 1545, Enrique estaba cenando con sus capitanes a bordo del buque insignia, anclado en el Estrecho de Solent, cuando un vigía divisó la flota de guerra francesa acercándose. Habló en secreto con el almirante antes de bajar a tierra para ver la acción. No obstante, la reina se interesó por los asuntos navales. Después de cenar a bordo del Elizabeth Jonas en Deptford en 1560, ella y «más de cuatro mil personas en el agua y en la tierra» presenciaron un simulacro de batalla naval en el que cuatro pinazas «asaltaron» un barco de vela y «dispararon con gran calibre» y «todo tipo de artillería». Justo después de la campaña de la Armada, la Junta de la Armada ordenó a sus maestros navieros que hicieran «dibujos a escala» de algunos barcos nuevos y los llevaran «a mi señor almirante para que su majestad los viera».30

Isabel realizó al menos siete visitas para ver sus barcos en Deptford, incluyendo la memorable ocasión de 1581 en la que subió a bordo del Golden Hind de Drake, recién llegado de su circunnavegación, le armó caballero en la cubierta y cenó con él en el camarote principal. Al año siguiente (unos meses después de que Felipe II asistiera a la botadura del San Felipe en Lisboa), el tesorero de la Marina compró dos cargas de abedul «para hacer un emparrado para que su majestad descansara, estando en la botadura del galeón» Golden Lion. Isabel también «inspeccionó el astillero de Chatham» en 1573, y volvió allí nueve años después con Francisco, duque de Anjou, heredero del trono francés. En esa ocasión:

> Su majestad le mostró todos sus grandes barcos que estaban en ese lugar, en la mayoría de los cuales entraron su alteza y el príncipe y los señores de su séquito. Y no sin gran admiración de los señores y caballeros franceses, que confesaron que de buen derecho se decía que la reina de Inglaterra era señora de los mares. Además, pudo contemplar que todos esos barcos estaban listos y bien equipados.31

Mantener una gran flota siempre en perfecto estado de revista nunca es barato. En 1581, uno de los ministros de Isabel hizo un llamamiento a la Cámara de los Comunes para que se establecieran nuevos impuestos en los siguientes términos: «Siendo una de nuestras mayores defensas, por tanto, el mar, el número de buenos barcos es de la mayor importancia para nosotros. Lo que es la Marina de la reina, la cantidad de barcos formidables y cuánto más preparada que la Marina de cualquier otro príncipe, es conocido por todos los hombres.

Y con ello también se puede comprender fácilmente cuán grandes son los gastos de esta».[32] Los miembros del Parlamento se comprometieron, aunque no podían saber —como hacemos hoy— cuánto gastaba la reina en su flota.



Además, el Tesoro real gastaba unas cinco mil libras anuales en artillería y municiones «para el servicio marítimo».

La disposición del Estado de los Tudor a gastar tanto en la Marina se explica fácilmente. Nadie podía olvidar el trauma del año 1545, cuando una flota francesa desembarcó tropas en la isla de Wight y «llegó al puerto de Portsmouth y allí remó de un lado a otro, sin que hubiera en ese momento ningún barco preparado, ni un viento que sirviera si hubiera estado preparado para desbaratarlos». Puede que la reina, nacida en 1533, no recordara con claridad esta desgracia, pero muchos sí: Winter había estado con el comandante de la flota, John Dudley, vizconde de Lisle, y se hizo amigo del hijo de Lisle, Robert, conde de Leicester. La viuda de sir George Carew, vicealmirante de Lisle y comandante del Mary Rose, se convirtió en una de las damas de compañía de la reina; otra de sus damas de compañía se casó con el hermano de Carew (también comandante); el padre de Howard de Effingham había comandado otro buque de guerra.[33]

Los estrechos lazos que unían a Isabel con su séquito se debían en parte a su traumática educación. Su padre había ejecutado a su madre (Ana Bolena) y a una de sus madrastras (Catalina Howard); dos de sus otras madrastras habían muerto al dar a luz (Jane Seymour y Catalina Parr, que habían ayudado a criarla). Su hermanastro Eduardo aprobó la ejecución de uno de sus pretendientes, Thomas Seymour (también

era su padrastro, ya que se había casado con Catalina Parr). Su hermanastra María la encarceló dos veces, una de ellas en la Torre de Londres, bajo sospecha de traición. Por ello, como reina depositó su confianza principalmente en tres grupos de súbditos: los emparentados con su madre (el padrastro de Walsingham era cuñado de Ana; Howard era primo de Ana), los que habían compartido su trauma (a Leicester lo habían encarcelado en la Torre con ella), y los que la habían apoyado en la adversidad (Burghley había sido su consejero durante el reinado de María; los padres de sir John Norris habían cuidado de ella el tiempo que estuvo bajo arresto domiciliario).

Mientras Felipe II se rodeaba de caballeros del Toisón de Oro a los que se dirigía como «primo mío» como título de cortesía, Isabel se rodeó de hombres y mujeres que realmente eran sus primos y a algunos les puso motes, como podría hacer un miembro de la familia. Llamaba a Leicester sus «Ojos» (y él le seguía la corriente, firmando sus cartas con «sus ŌŌ» en lugar de con su nombre); se refería a la madre de Norris, una compañera íntima, como su «Cuervo» por su tez oscura; y a Walsingham, que también tenía la tez oscura, lo llamaba su «Moro».

Esta familiaridad no evitó que los miembros de su círculo íntimo recibieran un castigo cuando desagradaban a la reina. Isabel encarcelaba o desterraba a los cortesanos cuando descubría que habían mantenido relaciones sexuales ilícitas o se habían casado sin su consentimiento. También se dedicó a lo que hoy se llamaría *bitch slapping* («abofetear perras»): golpeó con un candelabro a una dama de compañía que se había casado sin permiso y le rompió un dedo, y cuando el conde de Essex le dio la espalda en una reunión del Consejo, le dio un buen golpe en la cabeza.[34] Los miembros de la corte de Isabel no tenían más remedio que soportar estas humillaciones porque estaban seguros de que Felipe los eliminaría, y quizá también a sus familias, si alguna vez se hacía con el poder en Inglaterra.

Un análisis de los viajes de Isabel revela la estrecha composición de su círculo íntimo. Aunque en el transcurso de su reinado se alojó en las casas de más de cuatrocientos súbditos, la mayoría pertenecía a los tres grupos de ultraleales. Se quedó en casa de Leicester veintitrés veces, veinte en la de Burghley, diez en la de Norris (o sus padres) y cuatro en la de Howard. Además, aunque la reina pasó gran parte de su reinado en movimiento, rara vez se alejó de Londres, nunca viajó más al oeste de Salisbury y Bristol, ni más al norte de Stafford y Norwich.

A Isabel le gustaba viajar por dos razones. En primer lugar —y en esto se parecía a Felipe—, estar alejada del centro del gobierno la

ayudaba (como ha señalado la historiadora Mary Hill Cole) a «mantener una forma de gestión independiente y justificar su cautelosa indecisión». Los viajes ofrecían a la reina «la oportunidad de mantener a sus funcionarios en estado de alerta y aplazar las decisiones». En segundo lugar, según el embajador Guzmán de Silva, uno de los observadores extranjeros más perspicaces de su corte, la reina adoraba ser el centro de atención. Viajaba «por los campos en un carro abierto por todas partes porque la viese el pueblo», escribió Guzmán, y «mandaba pasar el carro algunas veces adonde parecía más copia de gente, y levantábase en pie a darles gracias» para que todos puedan verla mejor y aplaudir. De vez en cuando no calculaba bien. Una noche de 1581, Isabel se dirigió a Islington «para tomar el aire, donde, cerca de la ciudad, se vio rodeada de un número de pícaros mendigos (ya que los mendigos suelen frecuentar esos lugares) que molestaron mucho a la reina». A partir de entonces, Isabel viajó con menos frecuencia.[35]

Igual que su antiguo cuñado, la reina normalmente trazaba su política exterior y de defensa en uno de sus palacios, pero ahí termina el paralelismo. Felipe tomaba la mayoría de las decisiones en solitario, con la aportación limitada de un puñado de asesores seculares y clericales, y rara vez informaba a sus comandantes en persona. En su lugar, confiaba los planes y las políticas que había ideado a mensajeros que carecían de autoridad para discutir los detalles o explicar sus razones; y prohibía la discusión posterior. Por el contrario, cuando se enfrentó a la amenaza existencial de una invasión extranjera, y prácticamente sin experiencia para guiarla, Isabel reconoció la necesidad de consultar y delegar. En diciembre de 1587, sus detalladas instrucciones a Howard sobre la mejor manera de utilizar la Marina para defender sus reinos no solo le dejaban espacio para usar su «propia discreción y juicio» en la interpretación de sus órdenes, sino que también incluían una conclusión sorprendente:

> Puesto que pueden ocurrir muchos accidentes que le lleven a tomar un rumbo distinto al que le indican estas instrucciones, creemos que lo más conveniente es remitirle a su propio juicio y discreción, para que haga lo que crea que puede ser mejor para el progreso de nuestro servicio.

Ocho meses más tarde, la reina «consultó esa mañana» con sus consejeros privados sobre la desmovilización parcial de sus fuerzas, «ya que (gracias a Dios) no hay ningún peligro aparente por parte del enemigo». Juntos ordenaron a Leicester que retirara la mayor parte de las tropas de Tilbury, pero solo si no veía «ninguna causa suficiente

para hacer lo contrario».[36]

La reina consultó a sus expertos en persona antes de tomar otras decisiones importantes. En la primavera de 1588 convocó a Drake, Howard, Hawkins y Winter a la corte para discutir la estrategia naval, y el 23 de abril Howard notificó a Burghley —que como Lord Treasurer era el responsable último de la Marina— que ella había tomado una decisión sin él: «Me hubiera gustado mucho ver a vuestra señoría en persona, pero *no pude obtener permiso de su majestad*; y sin embargo, era conveniente que yo pusiera a vuestra señoría al corriente de la resolución de su majestad sobre el servicio en los mares, lo cual, si Dios quiere, haré antes de partir». Al parecer, esta reunión no se produjo, porque cuatro días después Howard informó fríamente a Burghley: «Se ha decidido que me dirija hacia el oeste con la mayor parte de los barcos de su majestad, *de lo que he creído conveniente informar a vuestra señoría*. Del propósito y la conclusión de la intención de su majestad, informarán a vuestra señoría sir William Winter o el señor Hawkins en su debido momento», es decir, al menos tres oficiales navales se habían enterado de la «intención de su majestad» en persona mucho antes que el Lord Treasurer, no solo su superior, sino también su principal asesor político.[37]

Una vez más, la reina permitió a Howard una notable flexibilidad. Sus nuevas instrucciones le ordenaban «reparar en las partes occidentales» de Inglaterra y colocar su flota:

> Entre la costa de España y las citadas partes occidentales, lo que mejor sirva para impedir que la Gran Armada preparada ahora en España intente algo, tanto contra nuestros dominios de Inglaterra e Irlanda como contra el reino de Escocia. [Pero] debido a que es difícil para nosotros daros una dirección particular en este servicio, consideramos que es mejor para nosotros remitir el asunto a vuestra propia consideración, para tomar el curso para el fomento de nuestro servicio, como a vosotros a vuestra propia discreción os parezca adecuado.

Como observó Nicholas Rodger, «a pocos comandantes en jefe en una situación tan crítica se les ha confiado nunca una libertad tan completa».[38]

Microgestión

Sin embargo, la reina no era perfecta. Al igual que Felipe, podía cambiar de opinión y lo hizo. Consideremos las cartas intercambiadas el 27 de marzo de 1596 entre dos de sus ministros encargados de preparar las comisiones reales para que lord Howard y lord Essex

dirigieran un asalto naval masivo contra España. Por la mañana, su secretario se ofreció a leerle las comisiones, pero Isabel dijo que «ya las conocía», así que las firmó sin verlas. Luego se lo pensó mejor y «en medio del sermón» envió a su secretario un mensaje para «que me quede con las cosas que su majestad ha firmado». Después de la cena, le mandó llamar de nuevo: «Me hizo leer la comisión, y al llegar al punto de "invadir los reinos y dominios, etcétera", su majestad quiso que se reformara así: "Invadir las partes de los reinos y dominios de etcétera"». Aunque la reina firmó la comisión revisada al día siguiente, ordenó que se mantuviera en secreto «durante algún tiempo».[39]

En ocasiones, Isabel intentaba microgestionar las operaciones, igual que lo hacía Felipe. El 19 de junio de 1588 reprendió a Howard por su decisión de interceptar la flota española frente a La Coruña, porque «no cree conveniente que vuestra señoría vaya tan al sur». En su lugar, le ordenó que «navegara de arriba abajo en algún lugar indiferente entre la costa de España y este reino». La reprimenda llegó después de que los vientos contrarios obligaran a Howard a regresar a Plymouth, y provocó quizá el reproche más abierto que la reina vería jamás. «Su carta no me asombra poco», comenzó, porque la decisión de ir a La Coruña «fue profundamente debatida por los que creo que el mundo juzga como los hombres de mayor experiencia que tiene este reino», es decir, Drake, Frobisher y Hawkins. Continuaba Howard: «Me alegro de que allí haya personas capaces de juzgar mejor lo que nos conviene que los que estamos aquí —incluso cuatro siglos después, el sarcasmo es abrumador— y ruego muy humildemente a su majestad que piense que lo que pretendíamos hacer no era una decisión precipitada». Su ironía evidentemente dio en el blanco, porque —afortunadamente para el futuro del Estado de los Tudor— la reina se echó atrás. Howard recibió pronto otra carta:

> Por lo que percibo, la bondadosa bondad de su majestad nos considera tan cuidadosos de su servicio que nos ha remitido a mí y a mis ayudantes aquí para que hagamos lo que ellos y yo pensamos que es más adecuado y conveniente para la mayor seguridad y servicio de su majestad y del Estado.[40]

¿Corazones de roble?

Para entonces, Howard comandaba 105 barcos en Plymouth, incluidos 19 galeones de la reina y 46 grandes buques auxiliares, tripulados por casi 10.000 oficiales, artilleros, marineros y soldados. Aunque no parece que se hayan conservado los censos, podemos suponer, por los registros de otras expediciones, que la mayoría de los hombres a bordo de la flota eran jóvenes. Solo uno de los que navegaron con

Drake al Caribe, y solo diez de los que navegaron con Fenton al Atlántico Sur, tenían más de treinta años. Muchos de los que participaron en estas aventuras murieron en el mar, y lo mismo ocurrió en 1588. Antes de hacer su último intento de interceptar a la Armada antes de que llegara al Canal, Howard advirtió: «Ahora debemos volver a tripularnos, porque hemos arrojado a muchos por la borda y a un número en situación extrema los hemos licenciado».[41]

El desgaste era inevitable, ya que, como observó Richard Hakluyt unos años más tarde, «no hay ningún hombre, de cualquiera que sea la profesión, que pase sus años en un riesgo de vida tan grande y tan continuo» como los marineros. Esto explica por qué «de tantos, tan pocos llegan a las canas». Sin embargo, algunas pérdidas fueron autoinfligidas. Por ejemplo, en febrero de 1588 llegó a oídos de Howard el rumor de que algunos hombres a bordo de su buque insignia eran «algo proclives al papismo» y decidió purgarlos antes de que comenzara la campaña. Su lugarteniente proclamó que «el que estuviera en su barco y no jurara contra el papa, lo tomaría por traidor y así lo trataría». Howard examinó a un sospechoso en persona y solo lo mantuvo a bordo cuando se unió al resto de la tripulación con «el Libro de los Salmos, que cantaba diariamente con la compañía» del barco. Sin duda, al igual que haría en el asalto a Cádiz ocho años después, Howard exigía al capitán de cada barco que «tuviera especial cuidado en servir a Dios, haciendo uso del [libro] de oración común dos veces al día, salvo que una causa urgente impusiera lo contrario»; y que al hacer la guardia «todas las noches a las ocho del reloj» dispusiera «el canto del padrenuestro [y] algunos de los salmos de David». Ciertamente, se aseguró de que sus barcos llevaran trece predicadores pagados por la reina, un número sin precedentes en la armada inglesa (aunque no era más que una fracción de los ciento ochenta clérigos que había a bordo de la Armada).[42]

Howard también hizo todo lo posible para entrenar a los hombres a bordo de la flota en el uso de las armas. A principios de julio se jactó de que 6.000 de ellos serían capaces de «desembarcar en cualquier gran ocasión», porque «han sido entrenados aquí bajo el mando de capitanes y hombres con experiencia, y cada hombre conoce su cargo, y ellos a sus capitanes. Prefiero que ellos lleven a cabo cualquier empresa que 16.000 de cualquier parte del reino». Curiosamente, Howard se opuso a que hubiera un entrenamiento similar para sus artilleros. En febrero de 1588 se enteró de que por «una desgracia» en uno de los barcos de Drake «una pieza se rompió y mató a un hombre, además de otros daños», e informó a Walsingham: «Si escribieras una

o dos palabras a [Drake] para que ahorrara su pólvora, haría mucho bien». Al parecer, la única práctica que adquirían los artilleros a bordo de la flota de disparar y recargar sus armas era la de las salvas y salutaciones que eran casi tan frecuentes en la flota inglesa como en la española.[43]

Las posibilidades de practicar se acabaron de forma abrupta el 29 de julio. Tras sus intentos fallidos de atrapar a la flota española, cuando se refugió en La Coruña, Howard estaba de regreso en Plymouth en el proceso de cargar provisiones y municiones en el puerto interior cuando el capitán Thomas Fleming, de la pinaza Golden Hind, uno de los piquetes estacionados en los accesos al Canal, llegó con noticias trascendentales: había avistado a la Armada española, con una fuerza asombrosa y en buen orden. Inmediatamente, los principales barcos ingleses se prepararon para la complicada y laboriosa tarea de salir del puerto con marea baja; pero una vez dada la orden vital, Howard no podía hacer nada hasta que sus barcos hubiesen salido del puerto y formado en el Estrecho de Plymouth, listos para zarpar. Aunque la historia puede ser apócrifa, estas pocas horas le habrían dado una amplia oportunidad para completar su juego de bolos contra Drake en Plymouth Hoe.

No debemos confundir esta confianza en sí mismo con la autocomplacencia. En abril de 1588 Drake expresó sus dudas sobre «lo resuelta que parece nuestra propia gente, a la que entenderé mejor cuando esté conmigo en el mar». Tres meses más tarde, Hawkins observó que los barcos de guerra estaban «en un perfecto y real estado», sin embargo, sus tripulaciones no: «Hay algunos entre ellos que no tienen buena voluntad para verse en la costa de España, sino que tienen muchas dudas sobre cómo les irá en esos mares». La mayoría buscaba respuestas en lo sobrenatural. Antes de embarcar, William Monson (entonces voluntario a bordo de uno de los barcos de la reina) consultó al astrólogo londinense Simon Forman acerca de las posibilidades que tenía de sobrevivir. La mayoría de sus compañeros esperaban la protección divina. Los que en el transcurso de 1588 escribieron las cartas que John Knox Laughton imprimió más tarde en *The Defeat of the Spanish Armada* invocaron a «Dios» más de cuatrocientas veces. Las cartas de Drake, en particular, estaban llenas de invocaciones divinas. «Los enemigos de su alteza son muchos —le recordó a Isabel en una ocasión—, pero Dios ha escuchado y escuchará las oraciones de su majestad, poniendo su mano en el arado para la defensa de su verdad, como su majestad ha comenzado. Dios, por su Cristo, bendiga a su sagrada majestad, ahora y siempre.»[44]

Otros se sentían menos seguros. El año anterior, los magistrados

de Plymouth amenazaron con que cualquier residente que «ante cualquier intento mostrado por el enemigo se ausentara» de la ciudad sufriría la confiscación inmediata de todos sus bienes y el exilio perpetuo («nunca más sería admitido allí ni tendría permiso como habitante de la ciudad»). Poco después, el comandante real de Portsmouth, otra ciudad de gran importancia estratégica, se quejaba ante el Consejo Privado: «Sus señorías considerarían extraños estos discursos, si oyeran —a los más mezquinos y pobres— decir que no venderían caballo y carro para defender a su príncipe, país, familia e hijos».[45]

Tal vez estos pusilánimes creían en las profecías cargadas de fatalidad que circulaban por Inglaterra (y España), provocadas por la coincidencia de un eclipse solar y lunar, y la alineación astronómica de Saturno, Júpiter y Marte. Un tratado popular señalaba la «antigua y común profecía, relativa al año 1588, que ahora está tan extendida en la boca de todos», de que «accidentes muy extraordinarios, como el hambre extrema y la peste, traiciones desesperadas y conmociones, se producirán entonces, para la miserable aflicción y opresión de grandes multitudes, o de lo contrario se produciría un derrocamiento total y final, y la destrucción del mundo entero». También circularon profecías funestas específicas. En 1584, un campesino de Canterbury fue juzgado por decir que esperaba ver un cambio de religión en tres años y por predecir que «el papa de Roma tendría tanta autoridad» en Inglaterra «como la que tuvo en Roma». Dos años más tarde, se detuvo a un zapatero de Essex por predecir: «Nuestra reina vivirá poco tiempo; se irá antes de que llegue el verano». En junio de 1587, un clérigo de Cambridge afirmó: «En febrero, Inglaterra tendrá un nuevo príncipe, que reinará solo cinco meses y será papista».[46]

El gobierno se tomó muy en serio estas profecías —los archivos contienen abundantes detalles sobre estos y otros agoreros— y no encontraron mucho consuelo en las respuestas de los principales católicos ingleses a la pregunta: «Si el papa o cualquier otro de su designación y autoridad invaden este reino, ¿qué parte tomaréis?». Casi la mitad de los interrogados declararon que se unirían a los invasores o, al menos, no se opondrían a ellos, y varios otros se negaron a responder a una pregunta hipotética («es un contingente futuro y no sabe lo que se debe hacer»). Muy pocos declararon su apoyo incondicional al Estado de los Tudor.[47]

La reina y sus ministros desplegaron varias estrategias para contrarrestar tal pesimismo. Patrocinaron publicaciones que destacaban la «bárbara crueldad y tiranía de los españoles» puesta de manifiesto en acontecimientos como el saqueo de Amberes, y

afirmaron que las tropas españolas se jactaban de que tras su invasión tendrían «el botín de la rica Inglaterra», abrazarían «a sus bellas esposas», y harían estragos «con sus riquezas largamente acumuladas».[48] El 20 de julio, John Whitgift, arzobispo de Canterbury y primado de Inglaterra, envió una orden para que se rezaran oraciones públicas por la liberación en todas las iglesias; y dos semanas más tarde, «tras el nuevo anuncio del descubrimiento de la flota española», el Consejo Privado ordenó a todos los clérigos que convencieran a sus «feligreses para que se unan en una oración pública a Dios Todopoderoso, el dador de victorias, para que nos ayude contra la malicia de nuestros enemigos».[49]

Ninguno de los protagonistas podía saber lo que traería la inminente prueba de las armas, ni podía estar seguro de qué oraciones serían respondidas o qué profecías se harían realidad. Los dos bandos tenían objetivos, equipos y doctrinas tácticas muy diferentes, y ninguno conocía las intenciones, los puntos fuertes y las debilidades de sus oponentes, y mucho menos la mejor manera de responder. Sin embargo, nadie dudaba de lo que estaba en juego. En su célebre historia de la Primera Guerra Mundial, *The World Crisis (La crisis mundial)*, Winston Churchill escribió que en 1916 el almirante Jellicoe, comandante de la gran flota británica, «era el único hombre de ambos bandos que podía perder la guerra en una tarde». El almirante Howard tenía una responsabilidad aún mayor en 1588: era el único hombre que podía perder la guerra contra España en una tarde y, al hacerlo, poner en peligro todo el régimen de los Tudor y la fe protestante de Inglaterra.[50]

SEGUNDA PARTE

El evidente designio de Dios

Pues Dios no solo para las cosas de su servicio ha querido permitir que caiga aquella maldita gente *in reprobum sensum*, pero aun en las humanas, habiendo contra toda razón obrado semejante suceso, se palpa querer dar a vuestra majestad en propiedad aquellas dos coronas.

DON BERNARDINO DE MENDOZA a Felipe II, 28 de febrero de 1587[1]

CAPÍTULO 4

Neutralidad armada, 15581580

Durante la primera década de su reinado, que comenzó en 1558, la reina Isabel no realizó ningún cambio en la tradicional política exterior de los Tudor. Siguió siendo una leal amiga de España y, al igual que sus predecesores, se esforzó por desestabilizar a los gobiernos de Francia y Escocia. Al principio, no tenía muchas opciones porque, como aliada de España, heredó una guerra tanto con Francia como con Escocia: su hermanastra mayor, María, se había casado con Felipe de España y, a petición de este, declaró la guerra a Francia y a su aliado escocés en 1557. Su decisión no tardó en dar frutos amargos. En enero de 1558, los franceses capturaron Calais, la única posesión continental de Inglaterra; y tres meses después el delfín Francisco, heredero del trono francés, se casó con María Estuardo, reina de Escocia. Cuando María Tudor murió en noviembre, la joven pareja se negó a reconocer el título de Isabel, y los ujieres que precedieron a María Estuardo en su camino hacia la capilla real gritaron: «Abran paso a la reina de Inglaterra». Después de que Francisco se convirtiera en rey en julio de 1559, él y su esposa se autodenominaron en los documentos oficiales «Francisco y María, por la gracia de Dios soberanos de Francia, Escocia, Inglaterra e Irlanda»; y, según el horrorizado embajador de Isabel en Francia, la pareja tenía las armas heráldicas de Inglaterra, Escocia e Irlanda blasonadas en su gran sello, en sus muebles y en su vajilla.

Como observó el historiador inglés John Guy, «esto era altamente provocativo, equivalente a establecer una monarquía rival en el exilio. Dañaría la relación de María e Isabel durante toda su vida». Cuando en diciembre de 1559 Isabel envió a sir William Winter con una flota para impedir que la ayuda francesa llegara a Escocia, le ordenó que evitara «cualquier declaración de guerra abierta», a no ser que encontrara barcos franceses «portando las armas de Inglaterra, para deshonra de su soberana y su país». Entonces Winter tenía vía libre para «hacer la empresa que considerara más perjudicial para los franceses». De lo contrario, debía mantener la ficción de que actuaba «por su propia cuenta y por sí mismo, como si no tuviera ninguna comisión de su majestad la reina» (una ficción que la reina utilizaría en repetidas ocasiones cuando enviara sus barcos de guerra a atacar posesiones españolas).[1] Al año siguiente, el principal ministro de Isabel, William Cecil, presentó un memorando en el que le advertía de

que la reina de Escocia y su marido Francisco «son en sus corazones enemigos mortales de la persona de vuestra majestad»; que su «malicia se inclina contra la persona de vuestra majestad, y que nunca cesarán». Predijo: «Mientras vivan vuestra majestad y la reina escocesa», ella «no permitirá que vuestra majestad viva en una paz asegurada». Algunos años más tarde, un colega le recordó a Cecil: «Su señoría me hizo sostener [como] un principio que el papismo y la traición iban siempre juntos. Confío en que su señoría también lo tenga presente». No tenía por qué preocuparse: ese «principio» sería la base de todas las políticas de Cecil, nacionales y extranjeras, hasta su muerte en 1598.[2]

Inicialmente, Isabel adoptó una postura algo menos draconiana, pero aun así rechazó la petición de María de ser reconocida como su legítima sucesora. «Conozco la inconstancia del pueblo de Inglaterra, sé cómo le desagrada siempre el gobierno actual, y tiene los ojos puestos en la persona que será la próxima en sucederla», dijo a un diplomático escocés; y añadió: «Si en el mundo se supiera con certeza quién me sucederá, nunca me sentiría lo suficientemente segura».[3]

Para entender estas opiniones tan apasionadas es necesario considerar los desarrollos anteriores. La historia —y, de hecho, la historia de la Armada— comenzó en la década de 1530 con la decisión de Enrique VIII de Inglaterra de divorciarse de su esposa Catalina de Aragón para casarse con una de sus damas de la corte, Ana Bolena. El divorcio condujo a una ruptura con el papado que culminó con la separación de la Iglesia de Inglaterra de la Iglesia de Roma, y Enrique se proclamó a sí mismo «jefe supremo de Inglaterra». Estos acontecimientos tuvieron una importancia internacional, tanto porque Catalina era la tía de Carlos V, soberano de España y los Países Bajos y emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, como porque la ruptura con Roma abrió a Inglaterra a la influencia de los reformistas continentales que ya habían repudiado la autoridad papal.

Los gobernantes católicos extranjeros no tardaron en devolver el golpe. Se negaron a reconocer el matrimonio de Enrique con Ana Bolena y a Isabel, la única hija de la pareja que sobrevivió, por lo que se la consideraría bastarda. También rechazaron la pretensión del rey de ser jefe supremo de la Iglesia de Inglaterra y planearon su deposición. En 1542, Jacobo V de Escocia invadió el norte de Inglaterra, y tres años después los franceses enviaron una fuerza expedicionaria que entró en el río Solent y desembarcó en la isla de Wight. Sin embargo, Enrique superó fácilmente estos desafíos. En el sur, el propio Enrique vio cómo su flota se enfrentaba a la invasión francesa en el Solent. En el norte, su ejército derrotó a los invasores

escoceses en Solway Moss, y Jacobo V, ya enfermo, murió al conocer la noticia. Su hija, que entonces tenía una semana de vida, María Estuardo, lo sucedió.

Enrique murió en 1547 y las coronas de Inglaterra e Irlanda pasaron a su único hijo legítimo, Eduardo VI, de nueve años. Sus regentes introdujeron un orden eclesiástico plenamente protestante en el país y continuaron la guerra contra Francia y Escocia. Pero Eduardo, un joven enfermizo, murió seis años después y, a pesar de los intentos de sus regentes por asegurar una sucesión protestante, sus reinos pasaron en 1553 a María Tudor, hija de Enrique y Catalina de Aragón. María siempre había sido una católica devota, a pesar del acoso permanente al que la habían sometido, y como reina resolvió imponer su fe a sus nuevos súbditos. Un mes después de su llegada, inició las negociaciones con su primo Carlos V para casarse con su hijo y heredero, Felipe (imagen 15). La boda tuvo lugar en julio de 1554, y en noviembre se produjo la reconciliación formal de Inglaterra con la Iglesia de Roma. Tres meses después, los funcionarios comenzaron a quemar a los protestantes ingleses en la hoguera. Más de cuatrocientos cincuenta hombres y mujeres perecieron durante los cuatro años siguientes, y cientos más huyeron a Europa para evitar «la persecución religiosa más intensa de su tipo en cualquier lugar de la Europa del siglo XVI».[4]

En enero de 1554, los rumores sobre la alianza española de María provocaron «la rebelión más peligrosa a la que se enfrentó ningún Tudor». Aunque el gobierno frustró algunos de los levantamientos planeados por los rebeldes, la mayoría de ellos protestantes y veteranos militares (lo que ayuda a explicar su temprano éxito), sir Thomas Wyatt marchó sobre Londres al frente de tres mil hombres de Kent. Cruzaron el río Támesis por Kingston, donde los partidarios de María no habían logrado destruir el puente por completo, y avanzaron sobre la capital. Wyatt rechazó un ataque de las tropas leales cerca de Charing Cross y avanzó por Fleet Street a pesar de que «sus hombres no iban en buen orden ni con buena disposición». Solo la decisión de Wyatt de abandonar sus cañones de asedio en aras de la rapidez salvó Londres, que estaba defendida por finas murallas medievales que no habrían podido resistir un bombardeo de artillería.[5]

Más tarde, María aprobaría la ejecución de decenas de rebeldes, incluido Wyatt, y el encarcelamiento de cientos más. Entre ellos se encontraba su hermanastra Isabel (mencionada en algunos documentos intercambiados entre los conspiradores) y varios hombres que posteriormente la servirían, como James Croft y William Winter.

Aunque todavía estaba en España, Felipe tenía noticias de la

rebelión porque en su biblioteca había una copia del libro *Diario de la rebelión de Thomas Wyatt*; pero a principios de 1555, como gesto de buena voluntad, convenció a María de que perdonara a casi todos los prisioneros, incluyendo a la princesa Isabel, Croft, Winter y Robert Dudley (encarcelado por oponerse al ascenso de María al trono). Sin embargo, unas semanas más tarde, otro grupo de conspiradores planearon «asesinar a la reina y después al rey» mientras asistían a un torneo, pero «sentían tal temor en las entrañas cuando llegó el momento, que comenzaron a tener remilgos sobre quién debía empezar». Una vez más, el rey supo de la intriga. Un año después, un participante en otra conspiración contra Felipe y María reveló los detalles a los interrogadores del gobierno.[6]

A pesar de la fastuosa distribución de las pensiones pagadas con rentas españolas, Felipe siguió siendo impopular en Inglaterra. Esto era en parte porque el juicio y la ejecución de tantos protestantes provocaron una inquietud y un malestar generalizados, en parte porque la alianza entre Felipe y María condujo directamente a la pérdida de Calais y de todas las propiedades inglesas en la ciudad portuaria. Además, pese a algunas falsas esperanzas, la reina no logró concebir un heredero. Felipe abandonó Inglaterra en agosto de 1555, regresó en marzo de 1557 y se marchó de nuevo en julio del mismo año. Aunque los partidarios de María consideraron que estas ausencias eran el motivo de su aparente infertilidad, el verdadero culpable probablemente fue el cáncer que acabaría con su vida en noviembre de 1558.

Una vez más, la religión complicó la sucesión. Aunque, a partir de 1555, la princesa Isabel asistía a la misa, era evidente que simpatizaba con los protestantes. Para los católicos era la hija de la unión adúltera entre Enrique VIII y Ana Bolena, y por tanto quedaba descalificada para la sucesión real. María Tudor siempre la consideró ilegítima. Y también María Estuardo, reina de Francia y Escocia, nieta católica legítima de la hermana de Enrique VIII, que se consideraba por tanto la legítima reina de Inglaterra. Muchos católicos estaban de acuerdo con ella, pero Felipe no.

Al enterarse de la muerte de su esposa, dio órdenes de que en lo sucesivo «ha se de quitar Inglaterra, Francia y Irlanda» de sus sellos y etiquetas, y aunque varios católicos buscaron su aprobación para conspirar y derrocar a Isabel Tudor en favor de María Estuardo, se la negó a todos. En su lugar, acogió con satisfacción las cartas escritas por Isabel pocos días después de su acceso al trono, en las que le aseguraba «nuestro celo y afecto por continuar la antigua y perfecta amistad que de tiempo en tiempo se ha mantenido tan amistosamente»

entre sus predecesores. Firmaba como «vuestra hermana y aliada perpetua». Felipe correspondió con cartas dirigidas «a la serenísima princesa Isabel, reina de Inglaterra, Francia e Irlanda, defensora de la fe, nuestra muy querida hermana y prima».[7]

Felipe incluso se ofreció a casarse con ella, aunque tenía muchas reticencias. «Quedo como un hombre sentenciado, esperando lo que ha de ser de él», escribió en una carta secreta hológrafa en enero de 1559, en la que autorizaba a su embajador en Londres, el conde de Feria, a ofrecer su mano a Isabel, pero solo «para ver si esto estorba a esa señora los propósitos que lleva en la religión lo hago, y por servicio de Dios» (y solo si las condiciones eran mejores que las impuestas cuando se casó con María Tudor). «Si no fuera por Dios —le confió a Feria— nada me hará ni hiciera hacer esto sino ver claro que se gana este reino para su servicio y religión que otra cosa yo no la pretendo de aquí sino ésta.» Al cabo de unas semanas, Isabel Tudor rechazó a su desdichado pretendiente, y poco después comenzó a aplicar «los propósitos que lleva en la religión» para que Inglaterra volviera a ser protestante.[8]

Al igual que Felipe no pudo evitar que su «muy querida hermana y prima» reintrodujera el protestantismo en Inglaterra e Irlanda en 1559, al año siguiente tampoco pudo evitar que invadiera Escocia para ayudar a los protestantes que estaban en contra de María Estuardo a conseguir la victoria. En cierto sentido, no tuvo opción. Aunque en abril de 1559 firmó una ventajosa paz con los franceses, rechazó precipitadamente un acuerdo con los turcos otomanos, por lo que sus flotas siguieron amenazando a España y a la Italia española. Cuatro meses después, la situación parecía tan mala que, a pesar de su creciente ansiedad por los acontecimientos en Inglaterra y Escocia, abandonó los Países Bajos y regresó a España para concentrarse en la defensa del Mediterráneo.

Felipe relegaba así los asuntos del noroeste de Europa a un segundo plano, por así decirlo, pero con serias preocupaciones. Mientras se preparaba para partir hacia España, dio rienda suelta a su frustración por dejar Inglaterra en manos de los protestantes en otro despacho hológrafo secreto dirigido a Feria, todavía en Londres:

> Cierto es el negocio que más apretado me ha tenido en mi vida […] y duéleme mucho ver lo que allí pasa y no poderle dar el remedio que yo querría, y los que puedo parecen más flacos de lo que tan gran maldad merece […] [pero] no quedo por ahora con fuerzas para nada.

Más adelante, en su farragosa carta, Felipe volvió a insistir en el

tema de forma más contundente y calculadora: «La maldad de lo que pasa en ese reino [de Inglaterra] me tiene en la congoja y confusión que digo. Creo bien que, siendo posible, se remedie el mal, y sin que a mí y mis vasallos nos venga tanto como nos vendría de romper la guerra, antes de haber gozado del beneficio de la paz [durante un tiempo]», afirmó. Y añadió: «Yo no deseo ni tengo otro fin sino de acertar» —*acertar* es una de las palabras preferidas del rey— antes de caer en la autocompasión: «plega a Dios que así se haga como yo lo deseo, más estoy muy podrido que tras desear yo esto tanto se yerre muchas veces; que está el mundo de esta manera».[9]

Por el momento, Felipe reconoció que, aunque derrocar a Isabel podría suponer un triunfo religioso al restaurar el catolicismo en Inglaterra e Irlanda, era probable que resultara un desastre político al entregar ambos reinos a los franceses. Cuando, a principios de 1560, Isabel envió a un emisario para pedir ayuda a Felipe en caso de que los franceses invadieran su reino en nombre de Francisco y María Estuardo, Felipe dio orden a su regente en los Países Bajos de que preparara tropas para ayudar a la reina Isabel en caso de necesidad, «dada la importancia que representa para nosotros, y el peligro que supondría para nuestros dominios que ella y su reino se perdieran».[10]

María Estuardo regresó a Escocia en 1561, tras la muerte de su marido, el rey Francisco, pero esto la hizo aún menos atractiva como aliada de España. Por un lado, eligió como ministros muchos protestantes y concedió el reconocimiento oficial a la religión reformada. Por otro lado, María seguía siendo una princesa francesa: escribía casi todas sus cartas en francés y, en su testamento de 1566, diez de los doce primeros beneficiarios eran sus parientes franceses. Felipe seguía sin ver ninguna ventaja en derrocar a la poco fiable pero aislada reina Tudor simplemente para convertir a Inglaterra en un satélite francés bajo María Estuardo. Sin embargo, siguió soñando con ganarse a Isabel para hacer que volviera a la fe católica por medios pacíficos. En febrero de 1568 preguntó a su embajador en Londres, Guzmán de Silva: «Iréis me avisando de lo que más hubiere en esto, y si os parece que se puede esperar que algún día haya de volver en sí la Reina para conocer su error» (es decir, si era posible su vuelta al catolicismo). También le preguntó si «hay alguno o algunos cerca de ella, o en su Consejo, que la puedan encaminar a esto con crédito y autoridad», y continuó: «y si para este fin pudiese yo hacer algo que aprovechase, pondría en ello todo cuanto en mí fuese de muy buena gana».[11]

Felipe contra Isabel

Al mes siguiente parecía que Felipe podría haber cambiado de opinión, porque se negó a conceder más audiencias al embajador residente de Isabel en Madrid, el doctor John Man, alegando que era un clérigo protestante casado que había insultado al papa en público. El rey informó virtuosamente al papa de que la presencia continuada del doctor Man en suelo español podría ofender a Dios, «cuyo servicio y observación de su santa fe tengo yo tan delante en todas mis cosas y acciones, y llevo tan antepuesta a todas las cosas de esta vida y a la mía propia». Pidió a Isabel que llamara a su embajador, pero subrayó: «[Nada debe] perturbar la cálida amistad que siento por ella, y que espero que dure para siempre». Como muestra de buena voluntad, Felipe ordenó a sus funcionarios que confiscaran todos los ejemplares de la *Historia pontifical*, recientemente publicada en Castilla por Gonzalo de Illescas, porque a Isabel le incomodaban algunos comentarios poco halagadores sobre ella y sus padres. Después, el rey mandó imprimir una segunda edición en la que se habían eliminado todos los pasajes «que tocase a la dignidad y estimación de la persona de la reina».[12]

En junio de 1568, Felipe decidió sustituir a su embajador en Londres, el experto y cortés Guzmán de Silva, por don Guerau de Spes, un caballero catalán con escasa experiencia diplomática. Las instrucciones del rey hacían hincapié en la necesidad de «negociar graciosa y alegremente con la Reyna» para conservar la «amistad y alianza» que desde hacía tiempo unía a Inglaterra «tanto con el reino de España como con la casa de Borgoña», pero también revelaron que Guzmán había trasladado los buenos deseos de Felipe a María Estuardo «por su desgracia, porque es católica y también mi cuñada» (la esposa de Felipe era hermana del primer marido de María). Spes debía discutir con Guzmán si mantener el contacto y, si este lo aprobaba, el rey indicaba: «le podréis remitir una carta mía que para ella se os dará», pero «sin venir a particularidad con que me obliguéis a cosa ninguna». El fogoso e inexperto Spes no tenía intención de hacer caso a estas indicaciones. En cambio, trabajó incansablemente para ganarse la confianza de María y ponerla en contacto con los católicos ingleses disidentes, cuyos deseos de derrocar a Isabel también alentó. Con igual energía se esforzó por exagerar y explotar cualquier desaire o acción inglesa que pareciera perjudicar los intereses españoles. En retrospectiva, al menos a un diplomático le pareció que las relaciones amistosas con Isabel podrían haber continuado si Guzmán hubiera permanecido en su puesto.[13]

Spes primero convirtió a Felipe e Isabel en enemigos, debido a la pretensión de España de tener el monopolio de todo el comercio y la

colonización del continente americano. La reclamación surgió de un decreto papal que dividía entre las coronas de Castilla y Portugal todas las tierras descubiertas (y por descubrir) más allá de Europa. Este monopolio, englobado en el Tratado de Tordesillas firmado por representantes de ambos reinos en 1494, permanecía en gran medida intacto cuando Felipe llegó al trono, pero en 1562 John Hawkins, un comerciante y armador de Plymouth que había comerciado con las islas Canarias (una posesión española frente a la costa atlántica de África y punto de escala de todos los barcos que partían de España hacia América), decidió emprender una aventura para llevar telas y esclavos africanos al Caribe, desde donde regresaría a Inglaterra con un cargamento de pieles y azúcar. Aunque no solicitó permiso alguno a la Corona española, Hawkins se aseguró de pagar todos los impuestos debidos a España y de actuar en todo momento (según él) dentro de la legalidad.

El viaje fue rentable y Hawkins lo repitió a mayor escala en 1564. Esta vez la reina invirtió en la empresa, aportando el Jesus of Lübeck, de seiscientas toneladas, un viejo buque de guerra de la Armada de Enrique VIII, que se había retirado por no ser apto para servir en primera línea. Esta empresa resultó tan rentable como la primera, pero los colonos españoles se mostraron ahora menos amables, porque los funcionarios reales, deseosos de excluir a todos los intrusos, habían prohibido expresamente el comercio con extranjeros. Por lo tanto, Hawkins se sintió obligado a apuntalar su comercio con la amenaza de la fuerza, aunque la amenaza era (según él) simplemente una farsa que permitía a los colonos alegar, en caso de que se los cuestionara, que habían tratado con él bajo coacción.

Más tarde, se pudo comprobar la determinación que tenía España de mantener a todos los «intrusos» fuera de las Américas. Cuando a Felipe le llegó la noticia de que un grupo de mil protestantes franceses (comúnmente conocidos como *hugonotes*) habían establecido una colonia en Florida, dio autorización para que los destruyeran a un consorcio de marinos del norte de España, liderado por Pedro Menéndez de Avilés, que incluía a sus parientes don Pedro de Valdés y Diego Flores de Valdés. La fuerza española superó rápidamente a los franceses hasta que, en octubre de 1565, estos ofrecieron una rendición con condiciones. Pero Menéndez les recordó: «Yo era su enemigo y les hacía la guerra a sangre y fuego, porque eran luteranos». Por lo tanto, exigió su rendición incondicional, y cuando aceptaron, Menéndez solo perdonó a unos pocos y «a todos los demás los hice pasar a cuchillo». Cuando Diego Flores llevó al rey la noticia de estos hechos, Felipe apoyó con entusiasmo enviar «los que ha

tomado vivos» a España «para que acá lo anden en las galeras» y «de los demás, muy bien hizo en hacer justicia». Además, nombró caballero a Flores y le concedió una cuantiosa recompensa en metálico.[14]

La noticia de estos sucesos se extendió rápidamente por todo el mundo protestante, pero Hawkins emprendió un tercer viaje transatlántico en 1567 con ocho barcos: dos de ellos buques de guerra de la armada real (el Jesus of Lübeck y el Minion) y los demás comerciantes ingleses, entre los que se encontraba el Judith, un pequeño barco capitaneado por el joven pariente de Hawkins, Francis Drake. Al principio, las cosas pasaron bien y los colonos españoles del Caribe compraron los esclavos que Hawkins traía de África. Luego, cuando su flota iniciaba la travesía de regreso a casa en septiembre de 1568, una repentina tormenta frente a la costa de Florida la dañó gravemente. En busca de refugio, los maltrechos barcos llegaron renqueando al pequeño puerto de San Juan de Ulúa, en una isla frente a la costa de México.

Esto trajo consigo un incidente que sería clave en la evolución de las tácticas de la artillería naval inglesa. El lado del mar de San Juan de Ulúa tenía un emplazamiento de artillería en cada extremo de un largo muelle con una serie de anillos de amarre que permitían a los barcos asegurar sus proas, y sacar un ancla a popa. La única función de este puerto era albergar las flotas que transportaban mercancías entre Europa y América. Otras veces estaba prácticamente desierto, como en esta ocasión, y Hawkins no encontró resistencia. Después de sus acostumbradas cortesías con la pequeña guarnición, se dedicó a reparar sus barcos y a asegurarse de que se reponían sus hombres. Se hicieron tratos comerciales, se intercambiaron rehenes, se colocaron los cañones en la costa en caso de ataque y todos observaron un *statu quo* mutuamente beneficioso.

Pero el destino quiso que una flota de galeones llegara desde España con don Martín Enríquez, recién nombrado virrey de México. Hawkins mostró sus amistosas intenciones mercantiles y, respaldado por la posesión física del puerto y sus defensas, el virrey le dio permiso, a regañadientes, para terminar las reparaciones y partir. Los españoles amarraron a lo largo de la fachada del puerto, atados a las anillas del muelle, y separados de los ingleses por un viejo buque de mercancías varado. El Jesus of Lübeck y el Minion estaban amarrados a un lado; el buque insignia español San Pedro y el vicebuque Santa Clara, al otro. De este modo, las dos flotas permanecieron en un estado de frialdad formal durante dos días, mientras don Martín Enríquez trasladó clandestinamente a los hombres a posiciones desde

las que pudieran sobrepasar los cañones en tierra, y llenó silenciosamente el buque varado de soldados. Sería, pensó, una clásica acción de abordaje con el elemento sorpresa añadido. No tuvo reparos en faltar a su palabra: en su opinión, un acuerdo hecho con un pirata hereje en un puerto español no tenía ninguna validez.

Cuando el virrey juzgó que era el momento adecuado, lanzó un ataque por sorpresa, pero Hawkins había previsto que esto podría ocurrir. El Jesus y el Minion estaban amarrados a proa y a popa: ambos cortaron ahora sus cables de proa para poder izarse por sus anclas hacia el mar, presentando su pesada artillería de proa a los españoles atacantes. Estos últimos habían planeado un asalto de abordaje, y cuando eso resultó imposible, el San Pedro y el Santa Clara se descolgaron por sus propios cables de popa y los cuatro buques de guerra se enfrentaron con sus cañones a «unos dos barcos de distancia» (en los confines del puerto, los otros buques no podían actuar). Finalmente, los cañones ingleses tripulados por marineros se impusieron a los españoles manejados por soldados. En una hora, Hawkins había volado el Santa Clara, había destrozado el San Pedro y hundido un buque más. Esta táctica revolucionaria cambió las ideas de Hawkins sobre el diseño de buques de guerra durante las dos décadas siguientes y cambió la forma en que se librarían las batallas de la armada inglesa.

A corto plazo, sin embargo, resultó una victoria pírrica. El Jesus of Lübeck tuvo que ser abandonado junto con otros tres barcos y muchos hombres. El propio Hawkins se trasladó al Minion y se abrió paso para salir del puerto. El pequeño barco Judith, de Francis Drake, también escapó —con tal celeridad que fue motivo de duras críticas— y llegó a Plymouth en diciembre. Hawkins llegó un mes después, con solo quince supervivientes. Apenas una cuarta parte de los cuatrocientos hombres que iniciaron la expedición regresaron a Inglaterra. Isabel había perdido ante España uno de sus buques de guerra reales, uno había quedado dañado, muchos de sus súbditos habían perecido y otros languidecían en cautividad. La aventura, de la que esperaba recibir un buen beneficio, resultó ser una grave pérdida.[15]

La noticia de esta derrota llegó en un momento delicado. El estallido de una guerra civil en Francia había desencadenado una ola de agresiones protestantes contra los barcos católicos en alta mar. En noviembre de 1568 unos corsarios hugonotes se toparon con cinco barcos que transportaban más de ochenta mil libras esterlinas en efectivo desde España a los Países Bajos. Los franceses atacaron y los barcos del tesoro corrieron a refugiarse en puertos ingleses. Guerau de

Spes explicó a Isabel que la mayor parte del dinero pertenecía a un consorcio de banqueros genoveses y formaba parte de un préstamo que había recibido el duque de Alba: le pidió que le proporcionara una escolta naval directa hasta Amberes o que lo transportara por tierra hasta Dover, listo para ser enviado a los Países Bajos. La reina aceptó y, como los piratas hugonotes seguían amenazando, la mayor parte de los lingotes llegaron a tierra; pero precisamente en ese momento Isabel se enteró de los sucesos de San Juan de Ulúa. Inmediatamente, ordenó a sus funcionarios que trasladaran el dinero a la Torre de Londres y puso bajo arresto temporal a los barcos que lo traían.

Las intenciones de la reina en este momento siguen oscuras —es posible que quisiera utilizar esta ganancia como moneda de cambio para asegurar una compensación para Hawkins y la libertad para su tripulación—, pero Spes (casi a solas) logró convertir una disputa diplomática en una guerra. Afirmó (erróneamente) que Isabel había confiscado el tesoro e instó a Alba a embargar todas las propiedades inglesas en los Países Bajos como represalia, y pidió al rey que hiciera lo mismo en España. Ambos se apresuraron a obedecer y, naturalmente, la reina les correspondió. También puso a Spes bajo arresto domiciliario y encarceló a algunas de las tripulaciones de los barcos del tesoro.

Las relaciones directas entre Inglaterra y España quedaron anuladas. Isabel había llamado a regañadientes al doctor Man, pero no lo sustituyó, por lo que carecía de una voz en la corte de Felipe para explicar sus intenciones, y Spes siguió detenido y prácticamente incomunicado durante seis meses, aunque nunca había sido tan necesario el uso de la diplomacia. En los Países Bajos, la derrota de una invasión liderada por el príncipe de Orange dejó a Alba y a sus tropas victoriosas libres para inmiscuirse en los asuntos de los Estados vecinos. En Francia, con las guerras de religión, el gobierno asediado era incapaz de llevar a cabo una política exterior coherente. Pero lo peor de todo fue que los acontecimientos en Escocia se descontrolaron. En febrero de 1566 María Estuardo declaró públicamente que «no había otra reina de Inglaterra más que ella misma», alentada por una carta de apoyo del papa Pío V y confiada en que el apoyo de los gobernantes católicos continentales la ayudaría a imponer su reivindicación sobre el trono de Isabel. Para entonces se había casado con lord Henry Darnley, un pariente segundo en la línea de sucesión al trono inglés, después de María. En junio dio a luz a un hijo sano, el futuro Jacobo VI. Esto le dio una ventaja evidente sobre Isabel, soltera y sin hijos. Pero en febrero de 1567, un grupo de nobles

asesinó a Darnley y tres meses después la reina viuda cometió la imprudencia de casarse con uno de los conspiradores (otra imprudencia, dada su estrategia más amplia, fue que lo hicieron por el rito protestante).

Estos dramáticos acontecimientos provocaron una rebelión de sus principales súbditos, que la encarcelaron, la declararon depuesta y coronaron a su hijo Jacobo rey de Escocia. María recibió poco apoyo de sus súbditos, a los que no había sabido atraer a su lado, y no recibió ninguno de sus parientes franceses, que estaban demasiado absortos en sus guerras de religión para prestarle ayuda. Por lo tanto, cuando escapó de sus captores escoceses en mayo de 1568, cabalgó hacia Inglaterra y se puso a merced de su única vecina aparentemente amistosa, Isabel. Resultó un error fatal.

Dado que muchos católicos consideraban a María como la reina legítima de Inglaterra, Isabel no podía permitir que su prima se refugiara con un gobernante extranjero simpatizante, ni tampoco que siguiera en libertad entre la numerosa e inquieta población católica del norte de Inglaterra. Independientemente de su moralidad o legalidad, Isabel (animada por Cecil) llegó a la conclusión de que su única opción era mantener a la reina de Escocia estrechamente vigilada, aunque esto dejaba a su prima con solo dos opciones: esperar a que Isabel muriera o escapar de la prisión con la ayuda de católicos simpatizantes.

En noviembre de 1568, María escribió una carta en la que recordaba a Felipe II que seguía siendo su cuñado, a pesar de que su esposa Isabel de Valois, hermana de Francisco II, había fallecido; y subrayaba: «Soy obediente y devota hija de la Santa Iglesia Católica Romana, en la cual yo quiero vivir y morir» (a lo que añadió una mentira: «Sin haber jamás tenido otra voluntad que esta»). Su petición convenció a Felipe. Él respondió: «La tendré yo por tan verdadera hermana como si fuéramos hijos de una madre, y como a tal la ayudaré y asistiré todo cuanto en mí fuere para que lleve adelante tan buen propósito y determinación» (después hizo una apostilla significativa: «Mientras ella estuviese tan constante como muestra quererlo estar en nuestra santa fe Católica Romana»).[16]

El rey también informó a sus principales ministros de que aprovecharía «la buena oportunidad que se presenta ahora para remediar los asuntos religiosos en ese país [Inglaterra] al deponer a la actual reina y dar la corona a la reina de Escocia, a la que se unirían inmediatamente todos los católicos». Le dijo a Alba: «Me parece que, después de mi obligación especial de mantener mis propios Estados en nuestra santa fe, estoy obligado a hacer todos los esfuerzos para

restaurarla y preservarla en Inglaterra, como en tiempos pasados». Poco después, la llegada de la noticia de que Isabel había enviado ayuda a una nueva rebelión hugonote animó más al rey en estas reflexiones: «Conviene saber la intención de aquella reina, que si es de romper conmigo y con Francia a un tiempo, como se puede también presumir de lo que decís que había escrito el de la Mota desde Londres, es cosa clara que lo debe permitir Dios, por su pecado e infidelidad, para que se pierda».[17]

El papa Pío V estuvo de acuerdo e instó a Felipe a invadir Inglaterra y deponer a Isabel en favor de María. Como el rey ignoró sus propuestas, en 1569 Pío V, sin que Felipe lo supiera, envió a Alba una espada de oro, símbolo de un guerrero de la fe, y una carta exhortándolo a invadir Inglaterra. Antes de finalizar el año, algunos nobles católicos del norte de Inglaterra dirigieron a sus seguidores en un intento de deponer a Isabel y restaurar la «vieja religión» en el reino. Un grupo de rebeldes capturó el puerto de Hartlepool, a 250 kilómetros del castillo de Tutbury, donde María languidecía, y comenzó a fortificarlo, «esperando la ayuda del rey Felipe», mientras que otros marcharon hacia el sur, hacia Tutbury. El guardián de María se lamentó de que «este castillo es muy débil y no puede resistir» y «tenemos una portentosa falta de armadura, pero sobre todo de armas». Isabel tuvo suerte de que los líderes rebeldes perdieran los nervios y retiraran sus fuerzas a Escocia, lo que le permitió perseguir y ejecutar a los que permanecieron en Inglaterra.[18]

Entonces, en febrero de 1570, el papa emitió una bula en la que declaraba que Isabel era una hereje, absolvía a sus súbditos de la obediencia debida y excomulgaba a todos los que en adelante la obedecieran. Envió copias a Alba (de nuevo, sin informar a Felipe) junto con órdenes de asegurar la difusión de la bula en Inglaterra y de tomar medidas para deponerla.

Al principio Felipe estaba furioso. «Su Santidad ha tomado esta deliberación sin decirme ni comunicarme cosa alguna, de que yo cierto me he maravillado mucho, porque con la noticia que yo tengo de las cosas dese Reino, creo le pudiera dar mejor parecer que otro de lo que en semejante caso pudiera y debiera hacer».[19] Esto no era más que una fanfarronada. Lo cierto es que Felipe no sabía qué medidas tomar y expuso su dilema en una tortuosa carta de veintidós páginas a Alba. Isabel había confiscado no solo el cargamento de sus banqueros, sino también los bienes de sus súbditos en Inglaterra (por valor de casi un millón de ducados). Además, había acogido a los que se oponían a Felipe (quizá 30.000 exiliados flamencos, en su mayoría protestantes, residían en Inglaterra); había patrocinado y reforzado el viaje

comercial de Hawkins al Caribe; y había autorizado los ataques a cualquier barco que atravesara el Canal de la Mancha con bandera española. «Por el contrario, el daño que ella, su reino y súbditos nos han recibido es tan poco que no es de consideración», señalaba Felipe, «de suerte que se puede con razón decir que ella nos tiene rota la guerra y nos estamos en paz con ella». Esta situación de desigualdad, insistía el rey, no podía continuar: debía encontrar la manera de perjudicar a Isabel y traerla de nuevo a un estado de coexistencia pacífica.

Su carta también contenía un elemento «mesiánico». Felipe reiteraba su creencia de que el servicio de Dios le «requería» intervenir para liberar a la reina de Escocia y restaurar el catolicismo en Inglaterra, sobre todo porque «Dios fue servido que ya una vez, por mi medio y por mi mano, se restituyese la religión católica». Por lo tanto, quizá por primera vez, pero ciertamente no por última, actuó de forma poco racional. Informó a Alba:

> Aunque la prudencia humana nos represente muchos inconvenientes y dificultades y nos ponga delante mundanos temores, la sabiduría cristiana y la confianza que en la causa de Dios, con razón, habremos de tener, las allana y nos anima y esfuerza para pasar por todo. Y cierto no podríamos dejar de quedar con gran escrúpulo en nuestro ánimo y con gran lástima, si por faltar yo aquella Reyna [María Estuardo] y aquellos católicos, o por mejor decir a la religión, ellos padeciesen y ella se perdiese.

El rey repasó brevemente las posibles estrategias para conseguir estos fines: un ataque anfibio por sorpresa de sus fuerzas, una invasión conjunta con los franceses, o un asalto a Irlanda (representantes de los católicos irlandeses habían llegado recientemente a España para conseguir su apoyo a la causa). Pidió a Alba que evaluara estos planes y, mientras tanto, le ordenó que proporcionara secretamente tanto a los católicos ingleses como a María Estuardo dinero, armas y municiones, y que enviara asesores militares para ayudar a entrenar a sus partidarios. Para facilitarlo, Felipe adjuntó una carta de crédito por 300.000 ducados.[20]

Alba permaneció impermeable tanto al chantaje espiritual como a las cavilaciones estratégicas de su señor. También él había pasado un tiempo en Inglaterra y había constatado la complejidad de la sociedad Tudor y la fuerza del sentimiento protestante, lo que le llevó a concluir que no se podía mantener ninguna alianza firme con un país tan inestable. La mejor política era, por tanto, aplacar a Isabel para que permaneciera neutral. Elaboró una refutación detallada de la intervención armada.

> Como quiera que el principal medio debe venir de Dios, como Vuestra Majestad muy rigurosa y santamente propone —comenzó el duque con un gran sarcasmo, que su señor probablemente no captó—, todavía, considerando que Él obra ordinariamente por los medios que da a los hombres, parece necesario examinar qué medios son necesarios para ejecutar Su intención.

Alba descartó una invasión inmediata, con o sin los franceses, por el coste y los compromisos estratégicos que España tenía en otros lugares. También señaló que, aunque los católicos ingleses suplicaban ayuda, habían dejado muy claro que no querían que la liberación llegara por medio de un ejército extranjero. El duque se sentía más inclinado a aceptar el envío de apoyo financiero a los súbditos descontentos de Isabel en Irlanda, pero como Irlanda estaba más cerca de España que de los Países Bajos, su Majestad «tendrá mejor medio por allá».[21]

La rebelión del norte y los rumores de la implicación española llevaron a Isabel a hacer un gran esfuerzo para arreglar sus diferencias con Felipe. Al enterarse de que su nueva prometida, Ana de Austria, zarparía hacia España desde los Países Bajos, nombró a Howard de Effingham para comandar una flota con órdenes de recibir a Ana en su nombre y ofrecerle todo el apoyo en su viaje. Howard debía decir, además: «Aunque últimamente se han producido algunas muestras de descontento» entre ella y Felipe, «que atribuimos al infortunio de unos ministros de intenciones malvadas, no podemos dejar pasar ninguna ocasión en la que podamos mostrar alguna amabilidad» hacia Ana. Howard también debía explicar que por «ministros de intenciones malvadas» se refería a Spes, que había provocado la ruptura con sus «palabras y discursos indecorosos».[22]

Felipe optó por rechazar esta rama de olivo. En su lugar, tomó dos medidas importantes que perpetuaron las hostilidades con Isabel. Acogió en su corte a Thomas Stukeley, un aventurero irlandés que planeaba liderar una invasión para expulsar a los ingleses de su tierra. También aprobó una sugerencia de Spes (todavía en Inglaterra, aunque vigilado de cerca por los agentes de la reina) para que mantuviera el contacto tanto con los católicos ingleses descontentos como con María por medio de un banquero florentino en Londres, Roberto Ridolfi, que gozaba de la confianza del papa y manejaba los fondos enviados secretamente desde Roma a Inglaterra.

El apoyo abierto de Felipe a Stukeley no tardó en dar excelentes resultados. A principios de 1571 Isabel mandó a un enviado especial a España, rogando al rey que no apoyara a los rebeldes irlandeses, preguntando si podía mandar un nuevo embajador para negociar un

acuerdo de todas las cuestiones pendientes; pero en lugar de sacrificar a Stukeley, el rey respaldó un ambicioso plan ideado por Guerau de Spes y Roberto Ridolfi, titulado «la Empresa de Inglaterra».[23]

El complot de Ridolfi

Es muy probable que la historia completa del complot de Ridolfino se conozca nunca porque se han perdido demasiados documentos importantes y gran parte de la información que ha sobrevivido se obtuvo bajo tortura (o bajo la amenaza de ser torturado); pero sus líneas generales están claras. Se pretendía que un grupo de católicos ingleses capturaran o mataran a Isabel y liberaran a María, reina de Escocia (una hazaña para nada imposible: ya se había escapado antes). A María la llevarían a la costa, donde una flota tripulada por ingleses simpatizantes y comandada por John Hawkins (a quien los españoles habían atacado y casi matado en San Juan de Ulúa apenas dos años antes) la «transportaría» a España. Allí podría casarse con el hermanastro de Felipe, don Juan de Austria, mientras que su joven hijo Jacobo se desposaría con Isabel, la hija de Felipe. Más tarde, Isabel afirmó que podría haber tolerado todo esto («su majestad no cree que sea una causa justa para ofenderse con esos planes que tienden a su libertad [la de María]», según lord Burghley); lo que le pareció espeluznante fue la clara evidencia de que María había conspirado en un complot para destronarla y quizá asesinarla.[24]

Ridolfisalió de Inglaterra en marzo de 1571 armado con instrucciones, comisiones y cartas de sus numerosos contactos, todas ellas utilizando el mismo cifrado que él mismo había suministrado. Los expertos en contraespionaje de la reina descifraron la clave con una facilidad algo sospechosa, lo que les permitió leer sin problema toda la correspondencia relativa a la Empresa de Inglaterra.[25]

Tras visitar a Alba en Bruselas y al papa en Roma, Ridolfillegó a Madrid en junio y se reunió con el rey, con Feria y con otros altos ministros. La reacción de Felipe a esta primera reiteración de la Empresa de Inglaterra merece un examen detallado, porque la misma disonancia cognitiva caracterizaría su comportamiento hacia Isabel en 1587 y 1588. También volvió a mostrar deseos de microgestionar todo, negándose a reconocer que el complot de Ridolfiera logísticamente impracticable, si no imposible. Las actividades de los protestantes franceses por tierra y mar obligaron a don Francés de Álava (el embajador español en París) a confiar despachos cruciales sobre asuntos ingleses y escoceses —los de Alba y Spes, así como los suyos propios— a mensajeros disfrazados que viajaban a pie. Algunas cartas tardaban dos meses en llegar. Sin embargo, aunque el sistema

de mando de la monarquía española se había ralentizado, no disminuyó el deseo del rey y de sus ministros de controlar los asuntos. «Por amor de Dios que vuestra señoría *nos avise por horas* del suceso de lo de allí», le reprochó el secretario de Estado a Álava, porque «si vuestra señoría entendiese la cuenta que el rey tiene con saber lo de allí y de Flandes en esta sazón, *yo le digo que escribiría por el aire*».[26]

El complot de Ridolfipuso de manifiesto que la idea de restaurar el catolicismo en Inglaterra llevó a Felipe a abandonar su prudencia habitual. Cuando el nuncio papal tuvo una audiencia con el rey poco después de oír a Ridolfi, y lo instó a apoyar la Empresa, «su majestad, en contra de su costumbre normal [en las audiencias], habló largamente y entró en grandes detalles sobre los medios, el lugar y los hombres» que dedicaría a ello. «Terminó diciendo que había deseado y esperado durante mucho tiempo el momento y la oportunidad para reducir, con la ayuda de Dios, a Inglaterra a la fe [católica] y a la obediencia [a] la sede apostólica por segunda vez, y que creía que el momento había llegado.» El nuncio también informó: «Todos los días, a todas horas, su majestad pide a Ridolfidiversas informaciones, a las que da excelentes respuestas. Así que tenemos grandes esperanzas».[27]

La tenacidad de Felipe sorprendió incluso a ministros con los que había trabajado durante décadas. «Cierto ni he visto ni pudiera creer cuan caliente está Su Majestad en este negocio», escribió uno de ellos a un colega. «Extraña cosa es cuan de veras Su Majestad está en lo de Inglaterra», escribió a otro, añadiendo su sorpresa: «Yo no he visto al rey con tanto fuego en negocio de ninguna cualidad que sea».[28]

Los consejeros de Felipe se entrevistaron con Ridolfiel 7 de julio de 1571 y después citaron la voluntad de Dios, la bendición del papa, la difícil situación de los católicos de Inglaterra y otras presiones religiosas «ineludibles» para justificar su apoyo unánime al plan de matar o prender a Isabel en otoño, mientras se encontraba en su avance anual por los condados de los alrededores de Londres. Esto, predijeron con confianza, desencadenaría un levantamiento general de los católicos ingleses liderado por el duque de Norfolk, que a su vez serviría de señal para que Alba enviara una flota, reforzada por una flotilla que ya estaba en Santander para escoltar a seis mil veteranos del Ejército de Flandes hasta Inglaterra para ayudar a los rebeldes.[29]

Una semana más tarde, tras una nueva reunión con Ridolfi, Felipe firmó otra carta a Alba en la que afirmaba que María Estuardo era «la verdadera y legítima sucesora» al trono inglés, «que la Isabel posee con tiranía», y afirmaba que:

> … Para venir a esto el duque de Norfolk tiene tal deliberación y tantos y tan

principales amigos que, siendo asistido por mi parte, le sería fácil *matar o prender a la Isabel* y poner en libertad, y en la posesión del reino, a la de Escocia; y que casándose con ella el dicho duque como lo tienen tratado sin dificultad lo reducirían a la obediencia de la sede apostólica, restaurarían la religión católica, confirmarían y renovarían a toda mi satisfacción las antiguas capitulaciones de amistad que yo y mis pasados habemos tenido con aquella corona.

Felipe prometió enviar «instrucciones detalladas» muy pronto a Alba —«por ahora solo quiero compartir mi plan con vos»—, pero reveló que los conspiradores habían pedido (a través de Ridolfi) seis mil infantes para Inglaterra, dos mil para Escocia y dos mil más para Irlanda, además de una reserva de 4.000 arcabuces, 2.000 armaduras y 25 cañones de campaña. El duque debía tener estas fuerzas y una flota para transportarlas, listas en un plazo de seis semanas. Felipe prometía enviar 200.000 ducados «desde ahora os prevengo y encargo muy expresamente que no se ha de gastar un tan solo real de ellas en otra cosa ninguna, por urgente que sea», a fin de que Alba pudiera tenerlo todo listo en un plazo de seis semanas. Sin duda consciente de lo poco realista que todo ello podía parecer, Felipe afirmaba que Dios «en causa tan suya, nos alumbraría, ayudaría y asistiría con su brazo y mano poderosa para que se acertase».[30]

Cuando finalmente Felipe envió las prometidas «instrucciones detalladas» a Alba, comenzó por insistir «que esto no ha de comenzar de nos; empero comenzando» por Norfolk y sus coligados. También expresó algunas dudas sobre la credibilidad de Ridolfi, pero decidió operar bajo el supuesto de que el complot se desarrollaría como estaba previsto: por lo tanto, Alba debía estar listo para intervenir tan pronto como Norfolk hubiera proclamado a María Estuardo como reina de Inglaterra. Consciente de que Alba probablemente desestimaría o ignoraría sus órdenes por considerarlas totalmente irreales, Felipe le administró otra dosis de chantaje mesiánico. «Como quiera que no se puede negar que en este negocio ocurran muchas y grandes dificultades, y que errándose s incurría en no pequeños inconvenientes, como vos prudentemente en la vuestra de siete de mayo presentasteis», concedió. Sin embargo:

Deseo yo tanto el efecto de este tratado, y he entrado en una tal confianza de Dios nuestro Señor, a cuyo servicio esto se endereza, sin tener yo otro fin particular, que lo guiará y encaminará; y tengo por tan precisas delante de Dios las obligaciones que para esto yo tengo, que estoy muy determinado y resuelto de proceder y asistir a esta causa, haciéndose de mi parte todo lo que en el mundo me fuere posible para la promover y ayudar. Y esto es en tal manera que ninguna cosa jamás se me ha ofrecido ni creo que se me pueda ofrecer, que

> tanto desee y en tanto cuidado me tenga, ni en que vos me hagáis ni podáis hacer más agradable servicio.[31]

Antes de que le llegaran las previsibles críticas de Alba, el rey introdujo tres importantes cambios en el plan. Primero, aprobó un acuerdo con un agente de John Hawkins, que estaba ansioso por conseguir la libertad de los hombres capturados en el Caribe tres años antes. En lugar de «transportar» a María Estuardo a España, Hawkins se comprometió ahora a dirigir una escuadra de dieciséis barcos, entonces en Plymouth, a los Países Bajos en septiembre y ayudar a transportar las tropas de Alba a Inglaterra. Después, sus barcos capturarían la Torre de Londres y luego navegarían hacia el río Medway e incendiarían los barcos reales de guerra que estaban anclados allí. En previsión, Felipe liberó a toda la tripulación superviviente de Hawkins que había sido capturada en México y encarcelada en España. En segundo lugar, el rey ordenó a Alba que aumentara la fuerza de invasión a 10.000 personas y designó Harwich, en Essex, como zona de desembarco. Por fin, autorizó a Alba a enviar dinero a Escocia para ayudar a los partidarios de María allí a crear una distracción, aunque prohibió al duque que les enviara tropas «para evitar una guerra abierta con la reina de Inglaterra».[32]

Estos cambios complicaron peligrosamente el plan, pero toda la iniciativa siguió estando en manos de Norfolk y de un grupo de secuaces no identificados. Hasta que estos últimos no capturaran o mataran a Isabel, y Norfolk sacara a sus partidarios, las escuadras dispersas entre Plymouth, Santander y los Países Bajos no podrían unir sus fuerzas, y mucho menos empezar a embarcar las tropas de Alba. Además, aparte de los documentos difundidos por Ridolfi, no existían pruebas fiables de que Norfolk (un protestante) deseara liderar un levantamiento contra Isabel o de que un cuerpo significativo de católicos ingleses lo siguiera si lo hacía.

Alba no perdió tiempo en llamar la atención de su señor sobre estos fatales defectos. Con el cual despacho real

> confieso a Vuestra Majestad me veo en grandísima perplejidad, porque en el principio de él me dice Vuestra Majestad que no es su intención que este negocio se lleve por camino que se venga a caer en rompimiento con los vecinos, y por otra parte me dice Vuestra Majestad que es su intención de socorrer al duque de Norfolk, poniéndose en querer ejecutar su negocio aunque no salga con él, que haciéndose en esta forma es clara y derechamente romper, contrario a la intención de Vuestra Majestad y a lo que cumple al servicio de Dios y suyo.

El duque se quejó entonces de que el rey se apoyara en Spes, «que no tiene discurso de negocios para tratar el que es de tan grande importancia como éste», y en Ridolfi, «que no es soldado ni ha visto una empresa en su vida» pero:

> piensa que se pueden fundar los ejércitos del aire y traerlos en la manga, y hacer con ellos los efectos como se los pinta en su fantasía; porque decir que en un mismo tiempo se pueda hacer un ejército para tomar a la Reina de Inglaterra, otro para librar a la de Escocia, y que en el mismo tiempo se tome la Torre de Londres y se quemen los galeones que están en el río, creo cierto que ¡si Vuestra Majestad y la Reina de Inglaterra fuesen de acuerdo para quererlo hacer, no bastarían a hacerlo en el instante que él propone lo hayan de hacer!

Después de este sarcasmo, el duque dedicaba a continuación varias páginas a repetir «lo que le tengo escrito muchas veces sobre los inconvenientes que nascerían cuando a Vuestra Majestad le rompiesen la guerra [a Inglaterra]», y concluyó sin rodeos: «Yo, como tengo dicho a Vuestra Majestad, no he comenzado a hacer prevención ninguna».[33]

La reacción de Felipe a esta devastadora respuesta era totalmente previsible. El 14 de septiembre, desestimando todas las objeciones prácticas de Alba, concedió: «No se puede negar que en este negocio ocurran muchas y grandes dificultades, y que errándose se incurría en no pequeños inconvenientes». Sin embargo:

> Deseo tan de veras el efecto de este negocio, y estoy así tocado en el alma de él, y he entrado en una confianza tal, que Dios nuestro Señor lo ha de guiar como causa suya, que no me puedo disuadir ni satisfacer ni aquietar de lo contrario. Y de aquí procede entenderlo yo diferentemente, y hacérseme muy menores las dificultades e inconvenientes que se ponen delante, y que todo aquello que me podría o desviar o impedir en la prosecución de este negocio, me haga menos embarazo del que parece que pudiera hacer.

Recordó a Alba que, si España no actuaba, Isabel se volvería seguramente contra sus súbditos católicos, y mataría o expulsaría a los que se negaran a convertirse, y luego preguntó retóricamente: «¿En cuantos mayores obligaciones y más peligrosas y dificultosas nos pondrá? ¿Qué cuenta daremos a Dios? ¿Y qué lástima nos quedaría habiéndose venido a tal término?»[34]

No tenía por qué preocuparse. Nueve días antes, el 5 de septiembre, actuando en función de la información sobre el complot suministrada por Hawkins, Burghley envió una carta al guardián de la reina María, «aprisa, correo, aprisa, aprisa, por tu vida, por tu vida»

(ningún otro documento isabelino tendría tan alta prioridad). María debe ser informada inmediatamente que «Ya se han descubierto plenamente a su majestad [Isabel] las prácticas que esa reina [María] ha tenido en sus manos» con Norfolk, Spes, Ridolfiy otros. Por lo tanto, su carcelero debe «tentar su paciencia de esta manera para provocarla a responder» en relación con «sus trabajos y maquinaciones para provocar una nueva rebelión en este reino [de Inglaterra] y hacer que el rey de España la ayude». También era necesario mantener a María «muy estrictamente alejada de toda conferencia» (es decir, privada de todo contacto con el mundo exterior).[35]

María proclamó enérgicamente su inocencia, pero al someterla a todos los mecanismos de interrogatorio (tanto legales como físicos), los conspiradores en cautividad pronto proporcionaron la mayoría de los detalles que faltaban. El obispo de Ross, el embajador principal de María, se mostró especialmente elocuente. Afirmó que la reina primero había «envenenado a su marido, el rey francés»; luego «consintió el asesinato de su difunto marido, lord Darnley»; y, predijo el obispo, Norfolk «no habría pasado sus mejores días con ella» si se hubieran casado. En resumen, ella «no es apta para ningún marido». «¡Señor! —exclamó su interrogador—, ¡qué pueblo es este, qué reina y qué embajador!» Isabel hizo arrestar a Norfolk, lo encarceló en la Torre de Londres, lo juzgó y lo ejecutó por traición; pero castigó a pocos más porque (como Alba siempre había afirmado) no había prácticamente ninguna prueba de que los católicos del sur de Inglaterra quisieran cambiar sus lealtades.[36]

¿Por qué Felipe II, que habitualmente era tan racional y prudente, se empeñó durante tanto tiempo en llevar adelante esta iniciativa excesivamente ambiciosa, costosa y equivocada en 1571, como lo haría de nuevo en 1587-1588? Hasta cierto punto, la situación internacional justificaba lo que parecía ser su irracional insistencia en seguir adelante con la empresa a pesar de todos los obstáculos. Alba había expulsado a todos los rebeldes de los Países Bajos, de donde zarparía la fuerza de invasión; Francia seguía muy debilitada por sus guerras religiosas; la flota otomana había sufrido una estrepitosa derrota ante las fuerzas combinadas de España, Venecia y el papado en la batalla de Lepanto en octubre. El rey tenía razón al temer que estas ventajas no durarían. En 1572, el estallido de una nueva revuelta holandesa y una poderosa contraofensiva turca en el Mediterráneo volvieron a privar a Felipe de los recursos con los que derrocar a Isabel, pero ahora no podía restablecer unas relaciones armoniosas con su «muy querida hermana y prima». Y él lo sabía. «Malo está este negocio, y temo que no sólo para ahora, sino para adelante»,

garabateó Felipe sobre una carta de Alba en la que revelaba que la reina había verificado que España estaba implicada en el complot de Ridolfi. «Y si esto es, no me consolara de ello cuantas victorias haya de turcos, que peores son estos, y temo que tenemos culpa de estar en tan mal término.»[37]

La conspiración de Ridolfiabrió una brecha fatal entre Isabel y su antiguo pretendiente. Quizá la reina no pudo leer (como sí podemos nosotros hoy) las actas del Consejo de Estado español y las cartas cifradas de Felipe autorizando la invasión, pero sus informes de inteligencia no le dejaron ninguna duda de que él había prestado apoyo a un plan para deponerla y, posiblemente, asesinarla. Isabel no volvería a confiar en Felipe nunca más. En diciembre de 1571 le dijo al embajador francés en su corte:

> El rey de España había trabajado tanto para provocar y crear estragos en [su reino], de lo cual tenía pruebas; cartas interceptadas escritas de su puño y letra, y de varios de sus ministros; fichas y anillos destinados a los que iban a dirigir dicha empresa. Por lo tanto, ya no se contuvo por la consideración que siempre le había mostrado.[38]

Durante un tiempo, Felipe también mostró poca «consideración» hacia su antigua cuñada. En 1575 Isabel mandó a un enviado a Madrid con instrucciones de reabrir la embajada inglesa, pero con la condición de que «sus súbditos y sus embajadores puedan tener la libertad de su religión, sin ser molestados por la Inquisición». El inquisidor general, Gaspar de Quiroga, instó al rey a rechazar esto y, en su lugar, a insistir en que todos los futuros diplomáticos ingleses debían ser católicos y venerar el santo sacramento en todo momento, no debían decir ni escribir nada en contra de la Iglesia romana y debían abstenerse de discutir la doctrina católica. Cualquier desviación incurriría en las penas normales impuestas por la Inquisición. No sorprende que la embajada inglesa en Madrid permaneciera cerrada.[39]

El descubrimiento del complot de Ridolfitambién animó a Isabel a mejorar las defensas de su reino, especialmente por mar. En 1572 sus ministros organizaron un dosier titulado *Barcos mercantes en Inglaterra*, en el que se enumeraban 1.383 embarcaciones de entre seis y doscientas cuarenta toneladas, junto con «los nombres de los capitanes, que se encontraban en todos los puertos y calas del reino de Inglaterra», un recurso imprescindible en una situación de emergencia, actualizado regularmente. Al año siguiente, los astilleros reales botaron el primer galeón *race-built* o buque de carrera: el

Dreadnought, que llevaba una artillería pesada equivalente a casi el 5 por ciento de su desplazamiento total. Le siguieron dos galeones más o menos cada año.[40]

Además, la reina ahora acogía y protegía abiertamente a los refugiados de la «tiranía» de Felipe —especialmente si procedían de los Países Bajos— y de vez en cuando enviaba ayuda militar y financiera para mantener viva la causa rebelde allí y asegurarse de que el régimen español de Bruselas no volviera a ser lo suficientemente fuerte como para lanzar una invasión contra ella. Asimismo, toleró —y a veces apoyó directamente— las expediciones corsarias contra los intereses españoles. La primera, en 1571, fue una audaz hazaña conjunta de Francis Drake y sus hombres de Devon y algunos hugonotes franceses con un grupo de antiguos esclavos negros de Panamá que se habían rebelado contra sus amos españoles, lo que despertó el aterrador espectro para los españoles de la piratería blanca aliada con la insurrección negra. A pesar de los esfuerzos de Diego Flores de Valdés, comandante del convoy anual, los aliados destruyeron las propiedades españolas en el istmo de Panamá y obtuvieron un botín de cien mil libras. El nombre de Drake empezó a aparecer en las fuentes españolas como un hombre al que tener en cuenta.

En febrero de 1574, Felipe tomó represalias y ordenó a Pedro Menéndez de Avilés, conquistador de la Florida, que creara una flota «tanto para limpiar [de piratas] las costas occidentales del Canal, como para recuperar algunos puertos de los Países Bajos ocupados por los rebeldes». Para ello, Menéndez debía embargar 224 barcos en los puertos de España y elegir los mejores para formar una fuerza operacional, además de reclutar 11.000 soldados. Esto era absurdo: localizar y cargar la artillería y el resto del equipo necesario para convertir un mercante en un barco de combate llevaba meses, y para una empresa tan grande (como señalaron Menéndez y varios consejeros de Felipe) «podría durar muchos años». Además, una vez en aguas del norte, una flota tan grande necesitaría un puerto seguro en el que refugiarse en caso de necesidad, y España ya no controlaba ninguno. Después de gastar 500.000 ducados, o más, en vano, cuando la peste se llevó a Menéndez y a muchos de sus hombres, Felipe pospuso la empresa.

Algunos consideraron que la misión era imposible. «Realmente no sé —dijo filosóficamente don Luis de Requesens (sucesor de Alba) al rey— cómo habría sido posible hacer todo en el tiempo disponible, incluso si Menéndez hubiera tenido los vientos y el mar a su disposición.» No obstante, Felipe perseveró. A principios de 1575

decidió enviar una flota más pequeña compuesta por 30 barcos de guerra, entre 12 y veinte galeras y 30 embarcaciones menores para recuperar el control del mar del Norte. El conde de Olivares, un ministro principal en Madrid, preparó un plan que subrayaba dos importantes debilidades de este proyecto más modesto: la flota necesitaba mucha más artillería pesada y cartas detalladas de las aguas que pensaba dominar. Incluso entonces, el absurdo se coló. Requesens, según el conde, debería enviar «duplicadas de dos cartas que ha hecho»: una carta con detalles sobre los accesos al estuario del Mosa; la otra mostrando «toda la costa desde Calais hasta todas las villas marítimas, en que van designados los bancos que hay en ella, y en Zelanda y Holanda, y las boyas y señales que solía haber, y puestos por números los fondos que hay en cada parte con mucha claridad». Este fue un comienzo prometedor, pero Olivares luego reveló su limitado conocimiento de los asuntos navales: «El un duplicado de estas dos cartas lleve él que fuere por general, y el otro quede aquí en el consejo para más noticia en lo que se proveyere». Finalmente, menos de cincuenta barcos (muchos de ellos pequeños) zarparon hacia Dunkerque en 1575, llevando refuerzos para el ejército de Flandes. Las tormentas hicieron que varios barcos regresaran a España y obligaron al resto (comandados conjuntamente por don Pedro de Valdés y Juan Martínez de Recalde) a refugiarse en los puertos de la costa sur de Inglaterra, donde (a pesar de tener alguna reticencia) los funcionarios de la reina los ayudaron.[41]

Para agradecer este generoso trato, Felipe volvió a dirigirse a Isabel como «princesa muy pujante, nuestra muy querida y amada hermana y prima», e intentó resucitar los «lazos diplomáticos, familiares y geográficos que nos unen a los dos». La reina tomó esto como una señal para hacer otro intento de reabrir una embajada en Madrid, eligiendo a sir John Smythe como su enviado, pero una vez más Quiroga desbarató el plan. Al principio, se negó a ver al embajador y, cuando en un momento de valentía, Smythe acabó entrando a la fuerza en la cámara del inquisidor general, se enzarzaron en una indecorosa pelea a gritos. «Yo os digo que si no fuese que sois embajador, yo vos castigaría de tal suerte que sería ejemplo a vos y a todos los otros de vuestra nación, que han de mirar con quien y de qué manera hablan», le gritó Quiroga. Smythe replicó: «De vos no tengo miedo ninguno ni de vuestras amenazas», y a continuación lanzó una amenaza propia: «Yo diré todo esto a Su Majestad [Felipe] para que entienda el poco respeto que habéis tenido a la reina, su hermana». A lo que Quiroga respondió con suficiencia: «Decid lo quisiéredes, que yo seré tan bien creído como vos». Quiroga

estaba en lo cierto: «Digo que no se debe acetar que la reina tenga aquí embajador con la libertad privada para él y los suyos de los ejercicios de su secta», le escribió al rey. «Y aun embajador católico, siendo la dicha reina quien es, no se sufre.» Smythe sería el último enviado de los Tudor que recibiría Felipe II.[42]

Smerwick

En 1580, Felipe decidió atacar de nuevo a Isabel, pero de forma clandestina. Un año antes, con apoyo papal, un grupo de exiliados irlandeses había regresado a su país para instigar una rebelión general. Desembarcaron en Smerwick, un amplio y remoto puerto natural cercano al extremo occidental de Irlanda, y pasaron el invierno en una fortificación temporal que bautizaron como Castello del Oro (imagen 16). Desde allí, lanzaron un llamamiento a las potencias católicas de Europa en busca de refuerzos.

En agosto, una semana después de que el duque de Alba tomara Lisboa, Felipe le envió un plan logístico detallado para la intervención inmediata en Irlanda. Destacó que el papa ofrecía un fuerte apoyo e invitó al duque a hacer los comentarios pertinentes. Como era de esperar, Alba se opuso enérgicamente a la empresa, todavía convencido de que era mejor dejar en paz a Isabel mientras luchaba por tranquilizar a sus disfuncionales reinos. Como también era previsible, el rey lo desautorizó. En septiembre de 1580 autorizó a Juan Martínez de Recalde a trasladar a unos 800 voluntarios reclutados en Italia y España bajo la égida papal hasta Smerwick, con numerosas picas, pólvora y armas pequeñas para equipar a los partidarios irlandeses que esperaban que se unirían a ellos.

Tras cumplir con éxito su misión, Recalde partió para inspeccionar las costas del suroeste de Irlanda antes de regresar a España; mientras tanto, la guarnición reforzada equipó el Castello del Oro con modernos bastiones y esperó el levantamiento general. Este nunca llegó. En su lugar, en una impresionante operación combinada, un ejército inglés bajo el mando de lord Arthur Grey, jefe del gobierno de Irlanda, llegó para bloquear a las fuerzas hispano-papales desde el lado de tierra poco antes de que una poderosa escuadra naval bajo el mando de sir William Winter entrara en la bahía. Al amanecer del 8 de noviembre, los buques de guerra comenzaron un bombardeo constante. Después de inutilizar los cañones de la guarnición, arrasaron dos de los baluartes mientras las tropas inglesas avanzaban en sus maniobras de asedio para preparar el asalto. A la noche siguiente, los defensores izaron una «bandera blanca exigiendo una reunión».

En un primer momento, solicitaron que se les perdonara la vida, y pudieran salir con bolsas y equipajes, pero el comandante inglés se negó porque sus bastiones «habían sido arrebatados [destruidos], sus corazones conocí consternados, esta empresa tan vil y deshonrosa hacia nuestro príncipe [Isabel]». Cuando Grey les preguntó por qué habían invadido Irlanda, un capitán español afirmó que «el rey no los había enviado, sino que un tal John Martines de Ricalde *[sic]*, gobernador del rey en Bilbao», los había levantado y transportado en su propio nombre; un italiano «afirmó que todos habían sido enviados por el papa para la defensa de la fe católica». Grey señaló que no existía ningún estado de guerra declarado entre España e Inglaterra, y negó que el papa «pudiera reclamar ningún poder principesco o imperio». Al igual que Pedro Menéndez en Florida quince años antes, Grey consideraba a sus enemigos como piratas y bandidos, sin capacidad para negociar una rendición: su única opción era «rendirse y entregarme el fuerte, y someterse a mi voluntad a vida o muerte». Una vez más, al igual que Menéndez en Florida, después de que sus enemigos se rindieran incondicionalmente, Grey ordenó que la mayoría fuera ejecutada. Los soldados y los marineros ingleses entraron en la fortaleza, ahorcaron a 20 hombres y mujeres irlandeses y mataron a hachazos a unos 500 soldados italianos y españoles. A continuación, «los pobres soldados ingleses que carecían de medias y zapatos, y apenas estaban vestidos», despojaron a los cadáveres y «mediante esta mezcolanza encontraron la forma de vestirse como italianos» (al modo italiano), una imagen particularmente despiadada. Grey solo perdonó a 20 oficiales, que confió a sus capitanes de infantería, entre ellos Walter Raleigh (que hacía su primera aparición en el escenario público) y Edward Denny, a la espera de un rescate.

Grey justificó este trato salvaje no solo en virtud de la ley de guerra vigente —sin declaración de guerra, los derrotados no eran «combatientes legales»—, sino también citando la afirmación (hecha por uno de los torturados) de que Felipe estaba preparando el envío de otra flota para llevar a dos mil hombres como refuerzo, y que «un tal don Pedro de Valdesia debía de ser general de esta armada».[43]

Richard Bingham, subcomandante de la flota, se alegró de que él y sus colegas hubieran «logrado muy dignamente esta empresa, y tratado tan noble y liberalmente a toda clase» de enemigos de la reina. Con el apoyo del gobierno, un impresor londinense incorporó su relato, y el de Grey, en un panfleto que celebraba «el próspero éxito que Dios concedió a nuestros soldados ingleses contra las bandas forasteras de nuestros enemigos romanos […] recién llegadas a Irlanda en el año 1580», con una traducción simultánea al holandés.

Ocho años más tarde, cuando un número mucho mayor de españoles e italianos a bordo de una flota dirigida por Recalde y Valdés (entre otros) desembarcó en el oeste de Irlanda, tanto Bingham como Isabel recordarían el salvaje precedente de Smerwick.

Portugal y el Atlántico Sur

Felipe apenas prestó atención a la masacre de Smerwick, ya que estaba en pleno regocijo después de que sus fuerzas conquistaran Portugal. Había obtenido así las extensas posesiones portuguesas de ultramar, formando el primer Imperio de la historia en el que nunca se ponía el sol; y rápidamente encontró usos alternativos tanto para don Pedro de Valdés como para los refuerzos destinados originalmente a Irlanda.

En 1578, el sobrino de Felipe, el rey Sebastián de Portugal, que no tenía hijos, dirigió una fuerza expedicionaria a Marruecos. La operación, mal planificada, terminó en agosto en la batalla de Alcazarquivir, donde perecieron Sebastián y muchos de sus nobles. El último varón legítimo en la línea directa de la casa real portuguesa murió en enero de 1580, dejando a Felipe, cuya madre había sido una princesa portuguesa, como el pariente más cercano. Había otros pretendientes al trono, pero ninguno podía igualar el poder y la proximidad del rey de España. La primera fase de la conquista fue la invasión del Algarve en julio por un pequeño ejército de la vecina Andalucía comandado por el duque de Medina Sidonia. Contaba con el apoyo de una gran flota de barcos de guerra comandada por el marqués de Santa Cruz, que recorrió la costa atlántica desde Cádiz hasta Setúbal, en la desembocadura del Tajo. Allí los barcos se unieron al duque de Alba, que había guiado a 15.000 soldados por el corazón de Portugal. El ejército, junto con un tren de asedio de 22 cañones, abordó ahora la flota del marqués y navegó por la desembocadura del Tajo hasta Cascáis —un viaje de más de cien kilómetros— donde desembarcaron las tropas. En una brillante operación combinada, con la flota como apoyo cercano, Alba entró en Lisboa el 25 de agosto y en dos meses todo el país estaba bajo control español.

Al año siguiente, Felipe se trasladó a la capital portuguesa, donde tomó la decisión de enviar dos expediciones anfibias para consolidar su nuevo Imperio. La primera, dirigida por don Pedro de Valdés, se dirigió al archipiélago de las Azores, la mayor parte del cual se negó a reconocer el título de Felipe al trono portugués. El 10 de julio de 1581 el propio rey «esta tarde fuimos a verla en la galera capitana» y (según su propio informe) pasó la tarde inspeccionando «una armada de catorce o quince galeones y naos y carabelas con mil españoles y mil

alemanes, de los que visteis, que van a la isla Tercera que está por Don Antonio». Resultó un miserable fracaso por el descuido impulsivo de su comandante: Valdés desembarcó a unos 500 soldados españoles, que fueron abatiendo a todos los defensores que se encontraban, pero cuando llegaron refuerzos franceses y portugueses se dio la vuelta a la tortilla y los españoles pronto se quedaron sin munición y perecieron casi todos. Valdés tuvo la suerte de escapar, pero cuando regresó a Lisboa, Felipe le hizo un consejo de guerra y lo encarceló.[44]

Para entonces, el rey había encomendado la segunda expedición anfibia al primo de don Pedro, Diego Flores de Valdés, a quien ordenó navegar hacia el Atlántico Sur. Según la información disponible, el Estrecho de Magallanes, en su punto más estrecho, tenía «unos quinientos pasos de ancho» y Alba encargó a los principales arquitectos militares de España que diseñaran fortalezas cuyo fuego de artillería entrelazado impidiera a los barcos hostiles entrar en el Pacífico como había hecho Drake. En septiembre de 1581, Flores dirigió veintitrés naves y a tres mil quinientos hombres desde Cádiz con instrucciones de expulsar a todos los intrusos del Atlántico Sur y establecer y guarnecer fortalezas en el punto más angosto del Estrecho de Magallanes. Al parecer, ni él ni ninguno de los otros asesores de Felipe sabían antes de su salida que el estrecho tiene en realidad casi dos kilómetros de ancho en su punto más estrecho. Por lo tanto, el proyecto estaba condenado desde el principio.

La expedición al Estrecho contó con varios de los mismos protagonistas y reveló las mismas tácticas navales divergentes que la campaña de la Armada. Las instrucciones de Flores exigían que toda la artillería se mantuviera «cargada y dispuesta, aunque esté a bordo, de modo que si fuera necesario hacer uso de ella rápidamente, no tengan que hacer más que apuntar por sus troneras», pero no decía nada sobre la recarga. Flores también envió la mayoría de sus barcos al Estrecho, uno de ellos al mando de Juan Gómez de Medina, y ordenó al resto que rastreara el Atlántico Sur en busca de piratas. En enero de 1583, tres barcos españoles, uno de ellos al mando de Francisco de Cuéllar, descubrieron dos barcos ingleses al mando de Edward Fenton (el galeón Leicester y el Edward Bonaventure) reabasteciéndose en un puerto brasileño con sus mástiles golpeados y sus tripulaciones en tierra. Cuéllar instó a un ataque inmediato, mientras los españoles gozaban de la ventaja de la sorpresa, pero sus superiores decidieron retrasarlo hasta el día siguiente, momento en el que los ingleses estaban preparados para defenderse. Los españoles pretendían llevar a cabo un abordaje, pero los pesados cañones de sus adversarios lo impidieron. Mientras el galeón Leicester «se prolongó costado con

costado con la capitana enemiga», el Edward Bonaventure «atravesóse por la popa de la nao Begoña y disparóle toda su artillería», matando al capitán y a treinta hombres, e hiriendo a muchos más. Según una fuente española, «fueron tantas las piezas de artillería que las dos naos enemigas tiraron a la nao Begoña que la abrieron por muchas partes y sin la poder remediar se les fue al fondo» Numerosos disparos en la línea de flotación dejaron incapacitado otro barco español. Los dos barcos ingleses, por tanto, escaparon y volverían a disparar su artillería contra Flores, Cuéllar y Gómez de Medina en 1588, con efectos igualmente devastadores.[45]

Tal vez, como ha sugerido Carla Rahn Phillips, la expedición al Estrecho de Magallanes «sobrepasó las capacidades físicas del sistema de flotas atlánticas de España»: el Estrecho se encontraba a 12.000 kilómetros de Cádiz, y prescindir de tantos barcos y pertrechos durante tanto tiempo hizo que no quedaran suficientes para equipar a la flota regular que debería haber zarpado hacia Perú en 1581.[46] Los errores humanos agravaron la magnitud del desastre. Flores partió con veintitrés naves, pero regresó con ocho —una pérdida descomunal— y los principales oficiales supervivientes se acusaron mutuamente de cobardía, lo que llevó al juicio y encarcelamiento de Cuéllar y otros. Además, la artillería de los dos fuertes no solo no consiguió cerrar el Estrecho a la navegación enemiga porque era demasiado ancho: el entorno subpolar resultó demasiado duro para soportar las guarniciones. De los 338 colonos que desembarcaron en febrero de 1584, todos menos 19 murieron tres años después, cuando una flotilla inglesa comandada por Thomas Cavendish atravesó impunemente el Estrecho. Llamó al fracasado asentamiento «Puerto Hambre».

Y mientras Flores y su flota estaban fuera, Felipe se enfrentó a un desafío naval mucho más serio en el medio del Atlántico.

CAPÍTULO 5

Guerra fría, 15811585

La lucha por las Azores

En medio de la euforia que supuso la rápida conquista de Portugal, escapó un importante enemigo de Felipe II: don Antonio, prior de Crato, un vástago ilegítimo de la antigua familia real portuguesa. Era uno de los hombres más ricos del reino antes de la invasión española. Tenía cincuenta años, dominaba varios idiomas y era una figura carismática que encontró muchos partidarios a favor de su pretensión de ser el próximo rey legítimo de Portugal. En 1580 levantó un ejército para mantener alejados a los invasores españoles, pero fueron derrotados en la batalla del Puente de Alcántara, a las afueras de Lisboa. Don Antonio intentó repetir la operación en Oporto, pero volvió a fracasar; y al año siguiente una gran cacería coordinada por el duque de Medina Sidonia lo obligó a huir al extranjero.

Sin embargo, logró conservar amistades y partidarios. Sobre todo, casi todo el archipiélago de las Azores, a 1.600 kilómetros al oeste de Lisboa, lo reconocía a él, y no a Felipe, como rey de Portugal. Antonio buscó ayuda extranjera para una invasión a gran escala de São Miguel, la única isla que se había declarado a favor de Felipe. A cambio de su apoyo, ofreció Madeira, Guinea y Brasil al rey francés, Enrique III, y prometió un fuerte en África occidental a Isabel de Inglaterra.

Las noticias del apoyo de Felipe a sus rebeldes irlandeses en la empresa de Smerwick animaron a Isabel a mostrar su favor hacia don Antonio y su causa, hecho que indignó al nuevo embajador de Felipe en su corte, don Bernardino de Mendoza. Al igual que don Guerau de Spes, Mendoza era un católico devoto: citaba la Biblia con frecuencia en sus despachos, leía obras religiosas en su tiempo libre y fundó una capilla a la Virgen María en su ciudad natal. También hizo todo lo que pudo para promover la causa católica en Inglaterra, ofreciendo su apoyo a los conspiradores que pretendían sustituir a Isabel por María I de Escocia. Habiendo estudiado en la Universidad de Alcalá, Mendoza dominaba el latín, el francés y el italiano, idioma en el que Isabel celebraba sus audiencias con él.[1]

Mendoza también tenía más de una década de experiencia militar, primero como capitán de caballería en Italia y los Países Bajos, y luego como consejero de Alba y Requesens. Nunca permitió que Isabel lo olvidara, y a veces precedía sus comentarios con frases como «por

haber sido soldado…». En 1581, cuando descubrió que don Antonio había llegado a Inglaterra y lo habían recibido la reina y sus principales ministros, Mendoza la regañó en una audiencia, diciendo «que pues no quería oír ni entender tantas quejas, que sería necesario para remediarlas venir a los cañones». La reina «respondió que no pensase amenazarla ni hacerla miedos porque me mandaría meter donde no hablase palabra». Mendoza se rio de esto: «Porque sabía que los reyes no los tenían de personas particulares, principalmente ella, que sólo por ser dama y tan hermosa le pondría a los leones; y es tanta su vanidad y ligereza que con estar alterada arrasó al oírlo». Su misoginia lo cegó. Isabel ya había permitido a don Antonio (a quien, al igual que a sus aliados holandeses, se dirigía como «el rey de Portugal») otorgar cartas de marca a varios de sus mercaderes corsarios y le prestó secretamente 1.000 libras en oro para sostener su causa.[2]

Así fortificado, don Antonio viajó a Francia, donde reunió una flota de 58 barcos, entre los que se encontraban algunos corsarios holandeses e ingleses (dos de ellos propiedad de sir Francis Drake), que en el verano de 1582 navegaron bajo bandera portuguesa hacia las Azores, al mando de un antiguo coronel de las guardias francesas, Filippo Strozzi.

Para derrotar a esta flota y completar la conquista de las Azores, Felipe lanzó una gran operación anfibia. No había nada intrínsecamente novedoso en esto: sus fuerzas armadas habían hecho lo mismo contra Túnez en 1573, para aliviar a Malta en 1565, y para capturar Lisboa en 1580, pero tales operaciones eran extremadamente complejas, requerían muchos barcos de guerra y naves de apoyo para trabajar en estrecha conjunción con importantes fuerzas terrestres. Para obtener un resultado exitoso era esencial contar con una logística eficiente, la precisión de los ejercicios de la flota y el fino equilibrio de los copiosos recursos, coordinados por comandantes expertos como don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz (imagen 17).

Sin embargo, las galeras rara vez se aventuraban en el Atlántico a mediados del siglo XVI, ya que reinaba la navegación a vela con artillería pesada. Pero hasta 1580 los únicos buques de guerra de vela que había en España eran los galeones relativamente poco armados que escoltaban a las flotas de mercantes que iban y venían de América. La escuadra de galeones portugueses, de construcción masiva y potente armamento, capturada a la caída de Lisboa, cambió todo esto: Felipe poseía ahora algunos de los mejores buques de guerra a vela del mundo.

Lisboa era también una magnífica base naval. Los estrechos de la

desembocadura del Tajo, defendidos por baterías de tierra con artillería pesada, hacían que la amplia rada que había más allá fuera un refugio seguro incluso para la mayor flota. Ningún otro puerto ibérico podía ofrecer la misma combinación de capacidad casi ilimitada con una seguridad casi total, tanto frente al enemigo como a las inclemencias del tiempo. Lisboa proporcionaría un trampolín ideal en caso de que Felipe deseara montar una invasión marítima de Francia, los Países Bajos o Inglaterra; y en 1582 ofrecía la base perfecta desde la que interceptar la flota de don Antonio y conquistar las Azores.

Las instrucciones de Felipe a Santa Cruz insistían en el «rigor del castigo» para todos los que se opusieran a él: «Si tras esto se pusieren en resistencia y se entrare por fuerza de armas, no se podrá ejecutar que pasen por las leyes de guerra que tan merecidas tendrán», es decir, el marqués debería ajusticiarlos sumariamente. El rey también incluyó una referencia poco amable a Valdés: «Sólo os acuerdo lo que importa a estos reinos y a la reputación mía y vuestra, acabar esto de esta vez».[3] En julio de 1582, Santa Cruz, escarmentado, dirigió 30 barcos y a 8.000 hombres desde Lisboa, y se encontró con los barcos de Strozzi frente a la isla de São Miguel. Después de varios días de enfrentamientos por las posiciones, las dos flotas combatieron a corta distancia durante cinco horas. El oficial superior de la infantería española, aunque veterano de Lepanto, consideró que la batalla se había librado «con la mayor furia jamás vista», y varios participantes mencionaron el gran número de disparos que se intercambiaron. A uno de los principales galeones implicados solo le quedaba un barril de pólvora al final de la acción. La táctica española era sencilla —los capitanes señalaban un barco enemigo y disparaban sus cañones a corta distancia antes de agarrarlo y abordarlo—, y al final del día la flota de don Antonio había perdido diez barcos, que fueron hundidos o capturados. Según un relato, «los costados, los mástiles y las jarcias» del buque insignia enemigo «quedaron tan destrozados por la paliza que les dimos que se hundió». Más de 2.000 hombres perecieron en la acción, incluido Strozzi (que murió a causa de sus heridas poco después de que su barco se rindiera), o en la ejecución sumaria de prisioneros que siguió, de acuerdo con las instrucciones del rey (imagen 8).[4]

Algunos expertos navales pensaron que la derrota de Strozzi se debía a la mala suerte. Sus barcos habían demostrado ser más ágiles que los de Santa Cruz y habían utilizado bien su artillería, matando a más de doscientos hombres de Santa Cruz e hiriendo a más de quinientos. Además, operaban en grupos de cuatro que se apoyaban

mutuamente «para cargar y asaltar cada uno de ellos uno de los grandes buques del enemigo». Así, cuando el galeón San Mateo se salió de la formación, los barcos de Strozzi lo rodearon y dispararon quinientas balas, infligiendo un daño tan grande que tardó más de un año en repararse. Casi todos los galeones victoriosos también sufrieron daños y algunos tuvieron dificultades para regresar a casa, como se ve en el gran fresco conmemorativo de la batalla, que encargó Felipe para sus aposentos en el monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

En cualquier caso, Santa Cruz había obtenido una gran victoria, y a su regreso exigió a su señor recompensas inmediatas: «Pretende el tratamiento de Grande, el cargo de Capitán General del Mar, la encomienda mayor de León, y la suya para su hijo». Este descaro enfureció al rey —«es fuerte cosa lo que se prometen algunos», estalló—, pero acabó cediendo, tal vez influido por el júbilo general que acogió estas nuevas victorias (imagen 18). Según un diplomático francés en la corte de Felipe, algunos españoles se jactaban de que «ni siquiera Cristo estaba seguro en el paraíso, puesto que el marqués podría ir allí para traerlo de vuelta y crucificarlo de nuevo». Otros se dedicaban a «escupir a la cara de cualquier francés que se encontraran por la calle».[5] Sin embargo, la isla de Terceira siguió resistiendo con don Antonio y, en la primavera de 1583, este reforzó sus guarniciones con 800 soldados franceses más.

Santa Cruz preparó ahora una respuesta abrumadora. Reunió a 15.372 hombres a bordo de 98 barcos, incluyendo 12 galeras, 5 galeones, 2 galeazas y 31 grandes mercantes (para servir de transporte de tropas), así como numerosas embarcaciones menores y naves de desembarco. En esta ocasión, su objetivo no era derrotar a una flota —aunque su grupo de trabajo podía defenderse por sí mismo si era necesario— sino desembarcar tropas, junto con su equipo de apoyo y suministros, en una cabeza de playa adecuada y luego reforzarlas hasta que pudieran alcanzar sus objetivos en tierra.

La sorpresa era un elemento esencial del plan. Don Antonio esperaba un desembarco en el puerto de Angra y dispuso sus fuerzas en consecuencia; pero la información de sus espías, combinada con el reconocimiento personal, convenció a Santa Cruz de que debía lanzar su ataque principal en una playa situada a unos quince kilómetros de Angra, defendida solo por ligeros terraplenes y unos pocos cañones. Abordó él mismo una de las galeras, para dirigir mejor las operaciones, y su informe después de la acción tiene un tono sorprendentemente moderno:

La capitana comenzó a batir y desmontar la artillería enemiga y el resto de las

> galeras hicieron mismo [...]. Las barcazas de desembarco encallaron y colocaron a los soldados en los flancos de las fortificaciones y a lo largo de las trincheras, aunque con mucha dificultad y trabajando bajo la presión del fuego enemigo: la artillería, los arcabuces y los mosquetes. Los soldados que atacaron las trincheras en varios lugares fueron sometidos a un intenso fuego de armas pequeñas, pero finalmente tomaron los fuertes y las trincheras.[6]

Todo el archipiélago de las Azores estaba ahora en manos españolas (imagen 19).

El mundo no basta

La monarquía de Felipe se había convertido repentinamente en una verdadera potencia oceánica: aparentemente, sus ejércitos marítimos podían atacar cualquier punto enemigo en las costas con una precisión quirúrgica. Tales esfuerzos también podían contar con una ideología de apoyo. Cuando la noticia de la conquista de Terceira llegó a Madrid, el cardenal Granvela, principal asesor del rey en política exterior, exclamó:

> Tantas gracias y favores que nos hace su divina bondad nos obligan a mirar mucho por su causa y a procurar de librar tantas almas del lazo del demonio, así en Flandes como en otras partes, y tanto más que haciendo su negocio, hacemos el nuestro.

Al día siguiente, cuando la buena noticia llegó a El Escorial, el secretario personal del rey y capellán Mateo Vázquez le aseguró:

> El cuidado, celo y asistencia con que vuestra majestad acude a las cosas del servicio de Nuestro Señor hacen que Él acude como vemos a las de vuestra majestad. Mucho se ha ganado y asegurado con esto de la Terceira. Tener lo de la mar para lo que toca a Flandes sabe vuestra majestad muy bien lo que importa. Y la mayor importancia es lo que promete el cuidado que vuestra majestad ha tenido de mirar por la honra de Dios y de su religión para esperar felicísimos sucesos de su divina mano.[7]

«Su majestad» no era inmune a estos halagos. Encargó otro gran fresco en los aposentos reales de El Escorial para conmemorar la nueva victoria de Santa Cruz; y «un escultor real ha recibido órdenes, se dice que directamente de su majestad, para hacer algunas medallas con diseños que muestren su dominio sobre Portugal y todo el océano Atlántico». Poco después, un cortesano propuso un nuevo lema real: *Nihil nunquam occidit* («Nada se oculta nunca»), «para dar a entender [...] que nunca se ponía el sol a todos los reinos de la Monarquía que

entonces se juntaba» bajo el gobierno de Felipe, «porque si se encubría en nuestro hemisferio, se descubría a lo otro». Una medalla de oro acuñada en 1583 iba aún más lejos: en una de sus caras aparecía la cabeza del rey con la inscripción «Felipe II, rey de España y del Nuevo Mundo», y en la otra la leyenda inflexible *Non sufficit orbis* («El mundo no basta») (imagen 20), un lema aplicado por primera vez a Alejandro Magno. El rey lo aprobó y pronto se convirtió en el logotipo de su Imperio mundial. Cuando un grupo de ingleses irrumpió en la residencia del gobernador de Santo Domingo en 1586, vieron las armas reales de España encima del globo terráqueo, con un pergamino «en el que estaban escritas estas palabras en latín: *Non sufficit orbis*», que condenaron como «una marca y señal muy notable de la insaciable ambición del rey español y su nación».[8]

Las celebraciones de las victorias navales de Santa Cruz tomaron muchas formas. Entre los restos de un naufragio de la Armada se encontró un plato conmemorativo de la campaña de Terceira, que mostraba a Santiago, el guerrero patrón de España con nuevos atributos. Santiago sigue cabalgando, con su manto al viento y su espada alzada para abatir a sus enemigos, pero estos ya no son infieles acobardados. Son las olas arremolinadas del Mar Océano, olas que España sometería ahora junto con los enemigos humanos que buscaban refugio entre ellas, especialmente Inglaterra (imagen 21).[9]

Isabel y sus consejeros veían esta racha de victorias españolas con inquietud. La probabilidad de una reconquista española completa de los Países Bajos, combinada con el control del Atlántico, creaba una oportunidad para repetir el complot de Ridolfien un momento en que Inglaterra contaba con pocos aliados. Don Antonio era una fuerza agotada, su causa en Portugal había perdido prestigio y la República Holandesa, sin líder, parecía que se iba a desintegrar.

Peor todavía, Francia estaba claramente al borde de una guerra civil aún más terrible que las anteriores. Hasta 1584, el conflicto había enfrentado a una minoría de hugonotes, deseosos de obtener algunas garantías oficiales de tolerancia, contra el gobierno católico y sus partidarios. La muerte de Anjou en junio de ese año lo alteró todo. Aunque incompetente y poco agraciado, el duque había cumplido dos importantes funciones políticas: no solo era el presunto heredero de Enrique III, sin hijos, sino que también era el «príncipe y señor de los Países Bajos», un papel que prácticamente garantizaba el apoyo francés a los holandeses. Su muerte puso en peligro esta relación especial, sobre todo después del asesinato de Guillermo de Orange al mes siguiente. La astuta madre de Anjou, Catalina de Médicis, no dudaba de que, sin esos dos líderes, el rey de España completaría

rápidamente la reconquista de los Países Bajos, y «después de eso —predijo—, no dejará de atacar este reino [Francia] e Inglaterra».[10]

El pariente masculino más cercano de Enrique III era ahora Enrique de Borbón, rey de Navarra, líder del partido protestante y, por tanto, totalmente inaceptable para Felipe, que encargó a don Juan de Zúñiga —un protegido de Granvela con amplia experiencia en asuntos exteriores— que elaborara la mejor política para impedir la sucesión de Navarra. En el plazo de una semana llegaron varios trabajos analíticos contundentes, todos ellos partiendo de esta premisa: «Vuestra majestad está obligado a asegurarse de que ningún hereje suceda [al trono de Francia], tanto porque tiene el deber de defender y proteger siempre a los católicos como porque cualquier hereje debe ser necesariamente un enemigo de vuestra majestad». Por ello, Zúñiga recomendó una alianza con los católicos franceses que habían formado una organización paramilitar, conocida como «la Liga» y dominada por Enrique, duque de Guisa, primo de María Estuardo, expresamente para evitar que Navarra se convirtiera en rey.[11] En diciembre de 1584 los agentes de Felipe firmaron un tratado en Joinville (sede de Guisa), que reconocía al cardenal Borbón, aliado de Guisa, como heredero de Enrique III y garantizaba una subvención española anual de quinientos mil ducados a la Liga. A cambio, los dirigentes de la Liga prometieron hacer todo lo posible para favorecer los designios de España en otros lugares de Europa, incluida la entrega a los agentes españoles de don Antonio, que se había refugiado en la católica Bretaña.[12]

Felipe obtuvo un beneficio inmediato de su nueva alianza: en marzo de 1585, Enrique III rechazó formalmente una invitación para asumir el manto de Anjou en los Países Bajos. Pero esto provocó una reacción inmediata en Londres: dos días después de conocer la decisión de Enrique, el Consejo Privado resolvió enviar ayuda a los holandeses y les aseguró crípticamente: «El viaje de Drake sigue adelante».[13]

La Reina Virgen muestra su fuerza

Sir Francis Walsingham, secretario de Estado de Isabel, preparó los documentos políticos cruciales. Walsingham, protestante acérrimo, había pasado la mayor parte del reinado de María en el exilio. Quizá fue allí donde aprendió a temer las conspiraciones católicas contra la Inglaterra protestante y a favor de María Estuardo. En diciembre de 1568 envió a su colega William Cecil una advertencia de París: «Tanto Francia como España tienen en marcha en este reino una práctica para la alteración de la religión y el ascenso de la reina de Escocia a la Corona». A pesar de que este «aviso es tan general y no ofrece detalle

alguno», Walsingham argumentó que, dada «la malicia de este tiempo actual […], hay menos peligro en temer demasiado que demasiado poco, y no hay nada más peligroso que la *seguridad*» (en realidad, quería decir que no hay nada más peligroso que «sentirse muy satisfecho con uno mismo»). El complot de Ridolfino hizo sino confirmar plenamente sus opiniones alarmistas y convenció no solo a Cecil (lord Burghley desde 1572), sino también al consejero en el que más confiaba la reina, Robert Dudley, conde de Leicester. A partir de entonces, como ha observado Patrick Collinson, este triunvirato «formó un régimen conciliar inusualmente coherente, que tuvo más desavenencias con Isabel que entre sus miembros».[14]

En particular, el triunvirato compartía los mismos objetivos de política exterior. Todos ellos identificaban a María Estuardo como la principal enemiga de Isabel y creían que la única manera de garantizar la seguridad de su soberana era eliminar a María. También eran partidarios de una doble estrategia para minar el poder de Felipe II y evitar así un ataque coordinado de España y los Países Bajos: apoyar la revuelta holandesa e impedir el comercio de ultramar de España, especialmente con las Américas. Tan pronto como Guillermo de Orange y sus seguidores levantaron el estandarte de la rebelión en los Países Bajos en 1572, Walsingham predijo que «del buen o mal éxito» de su empresa dependía la «causa común de la religión». En caso de que Orange fracasara, advirtieron: «Su Majestad no puede prometer una gran seguridad, teniendo un vecino tan peligroso, cuya grandeza irá en no poco aumento, si supera este golpe. Por lo tanto, pido a Dios que su majestad se incline a hacer lo que ayude a su seguridad». En esta ocasión, Walsingham fracasó —después de algunas vacilaciones, Isabel se negó a apoyar abiertamente a Orange—, pero en 1577 el triunvirato la convenció de que enviara una flota comandada por Francis Drake por el Estrecho de Magallanes y hacia el océano Pacífico, donde sorprendería y saquearía las embarcaciones españolas. La reina habló con Drake sin rodeos. Le aseguró: «Con mucho gusto me vengaría del rey de España por las diversas injurias que he recibido», pero luego «juró por su corona que si alguien de su reino» —incluido el propio Drake— desvelaba el plan y hacía que llegara a oídos de Felipe, «le cortaría la cabeza».[15]

Drake cumplió: cuando partió de Plymouth en diciembre de 1577 con una pequeña flota de barcos fuertemente armados (financiada por Isabel, Leicester y Walsingham, entre otros), nadie más había averiguado su verdadero destino. Su aparición frente a la costa pacífica de Sudamérica menos de un año más tarde, tras atravesar el Estrecho de Magallanes, fue una completa sorpresa para los

desarmados mercantes españoles que navegaban por allí, y regresó a Plymouth en septiembre de 1580 con 23.000 libras de plata, 100 libras de oro y muchas mercancías de gran valor. Una fuente estimó el valor total del cargamento de Drake en 2 millones de libras —cinco veces los ingresos anuales de Inglaterra—, todo ello incautado a súbditos del rey de España. La reina expuso el barco de Drake en Deptford como monumento nacional a los logros de Inglaterra, lo nombró caballero en un banquete público en la cubierta principal y le concedió 10.000 libras de los beneficios del viaje, aunque dio órdenes para que esta transacción se mantuviera «en el más absoluto secreto». También prohibió la publicación de cualquier relato de lo que más tarde se conocería como el «famoso viaje de Drake».

Esta incoherencia reflejaba la personalidad quijotesca de Isabel: vanidosa, reservada y astuta, con los años la reina había aprendido a jugar con los hombres que la rodeaban para darse mayor libertad de maniobra. Aunque los matrimonios mixtos y las conexiones familiares unían a sus consejeros, varios de los cuales también estaban emparentados con Isabel a través de su madre, rara vez conseguían imponer sus políticas a una reina poco dispuesta. Rara vez asistía a las reuniones de su Consejo Privado. En lugar de eso, buscaba la opinión de cada miembro individualmente y luego la «filtraba» a los demás. Si el Consejo insistía en una política que ella desaprobaba, Isabel montaba una serie de rabietas hasta que se abandonaba el tema.

Solo dos asuntos llevaron a la reina a actuar de forma irracional: el primero fue Robert Dudley. El misterio envuelve la naturaleza exacta de su relación. En un momento de despreocupación, en 1566, Leicester le dijo a un diplomático extranjero: «Creo que conozco a su majestad tan bien, si no mejor, que cualquier otra persona que se haya acercado a ella, porque empecé a conocerla de cerca *[familièrement]* antes de que cumpliera ocho años». Además, si ella decidía casarse (cosa que él consideraba improbable), Leicester declaró: «Estoy bastante seguro de que no elegirá a nadie más que a mí», porque «su majestad me lo ha dicho abiertamente más de una vez». Tal vez el conde exageró, solo hay pruebas de «caricias intensas» (podrían llamarse algo así hoy en día) durante sus visitas a la alcoba de la reina en los dos años posteriores a su acceso. Sin embargo, aunque nunca se casó, Isabel parece haber tratado a Leicester como un marido sustituto. En otro momento de descuido, en septiembre de 1585, mientras se dirigía a los Países Bajos para comandar las tropas que ella había enviado para apoyar la revuelta holandesa, Leicester pasó una noche en compañía de la reina. A la mañana siguiente, le confió a Walsingham que «encuentro a su majestad muy deseosa de retenerme

[es decir, de evitar que abandone Inglaterra] y esta última noche más que nunca. Me habló en tono muy lastimero sobre su temor de perder la vida y no me quiere alejar de ella». No le dejó salir de Inglaterra hasta diciembre, socavando gravemente la causa holandesa.[16]

El segundo asunto que llevó a Isabel a comportarse de forma irracional —no sin motivo— fue la amenaza de asesinato. Al parecer, mientras estuvo encarcelada por su hermanastra María en la Torre de Londres en 1554, el gobierno torturó a otros prisioneros «para encontrar un cuchillo con el que la iban a degollar», y el complot de Ridolfifue el primero de muchos que pretendieron asesinarla como preludio a la «recatolización» de sus reinos. Por si alguien dudaba de lo fácil que era asesinar a los gobernantes durante el Renacimiento, el asesinato de sus primos Henry Darnley y Jacobo Estuardo en Escocia, de su aliado Guillermo de Orange y de Enrique III de Francia sirvieron de brutal recordatorio.[17]

El impacto de los temores de la reina por su propia seguridad en la toma de decisiones surge claramente de una carta escrita por un frustrado Burghley tras una reunión del Consejo Privado en el castillo de Windsor el 10 de septiembre de 1586 «por la noche». «Aquí seguimos con largas discusiones, pero ninguna conclusión perdura, siendo tan variable como el tiempo, tal es la disposición de su majestad a lanzar más peligros de los que podemos resolver perfectamente para satisfacción de su majestad —se quejaba—. Ha habido discusiones estos tres días, pero aún no hay conclusión.» La fecha y el lugar de la irritada carta de Burghley explican tanto el retraso como la falta de «conclusión». La reina se había retirado con su Consejo Privado tras los muros de Windsor, entonces su fortaleza más fuerte, porque acababan de llegar pruebas irrefutables de otro complot para asesinarla y sustituirla por María, reina de Escocia, con la ayuda de una invasión extranjera.[18]

Las pruebas irrefutables provenían de Walsingham. En la primavera de 1583 había conseguido subyugar a un empleado de la embajada francesa en Londres que le dio acceso a la correspondencia del embajador, incluidos los papeles que manejaba para María Estuardo. Casi inmediatamente estos revelaron un complot que involucraba a Francis Throckmorton, un joven caballero católico, y Walsingham lo hizo arrestar por traición. Un registro de la casa de Throckmorton reveló «dos documentos en los que aparecían los nombres de ciertos nobles y caballeros católicos» dispuestos a ayudarlo a eliminar a Isabel, y una lista de «refugios adecuados para el desembarco de fuerzas extranjeras». Bajo tortura, Throckmorton incriminó tanto a María como a Mendoza. En enero de 1584, el

Consejo Privado convocó a Mendoza y le comunicó que la reina le había ordenado que abandonara el país en un plazo de quince días, a lo que el embajador respondió fríamente: «Pues no le había dado satisfacción siendo ministro de paz, me esforzaría de aquí adelante para que la tuviese de mí en la guerra». En una carta dirigida a su gobierno fue todavía más franco: «La desvergüenza de esta gente me ha reducido a estado que no deseo vida sino para vengarme de ella, lo cual espero en Dios que ha de ser presto, y el darme gracia para ser instrumento de ello».[19]

Molestar al rey de España

El Consejo Privado no tenía intención de esperar a que Mendoza atacara. Pocos días después, Burghley redactó «una memoria de diversas cosas sobre las que es necesario pensar y que hay que poner en ejecución este verano, para que la fuerza del reino se prepare para la defensa marcial contra la rebelión o la invasión». Los comisionados debían visitar las costas del sur y del oeste, y estudiar las posibles zonas de desembarco, en las que «deberían hacerse algunos apliques y trincheras para cubrir a los arcabuceros e impedir los desembarcos». Los barcos de la reina, con el refuerzo de los buques privados más grandes, se desplegarían en tres escuadras, «de las cuales una se situaría en torno a las islas Scilly, la segunda en torno a la isla de Wight y la tercera cerca de Harwich». Burghley se dio cuenta de que el mayor problema era si prepararse para un ataque en el oeste desde España, o en el este desde los Países Bajos españoles. Por ello, negoció una alianza naval con el príncipe de Orange, que prometió enviar una flota de 20 barcos de guerra para apoyar a Isabel en caso de invasión.[20]

En julio de 1584, uno de los súbditos de Felipe II consiguió asesinar a Orange y enviar a Throckmorton a la cárcel, después de juzgarlo y condenarlo por traición. La combinación de estos acontecimientos, ambos relacionados con Felipe, hizo que el Consejo Privado ideara y distribuyera en octubre un *Bond of Association* («Protocolo de Asociación»), en el que se prometía «el exterminio» de quienquiera que «intentara cualquier acto, o aconsejara o consintiera cualquier cosa que supusiera algún daño la persona real de su majestad». Aunque el documento no mencionaba a María Estuardo por su nombre, estipulaba que cualquier «pretendido sucesor por el que o para el que se intentara tal acto detestable» debía perecer. El Consejo distribuyó copias en cada condado, recogiendo cientos de firmas. Como observó John Guy, en lo que respecta a María, «era una licencia para matar».[21]

Ese mismo mes, el Consejo Privado también realizó una importante revisión de la política exterior. Llegaron a la conclusión de que, tras la muerte de Anjou y Orange, la República Holandesa parecía condenada sin ayuda exterior e instaron a la reina a intervenir. Además, aceptaron que, antes o después, España haría otro intento de derrocar el régimen de los Tudor; pero ahí se acabó la unanimidad. Un grupo de consejeros argumentó que la mejor respuesta a la amenaza española era concentrarse en la defensa interna —reforzar la flota, fortificar la costa, organizar a los partidarios del régimen para que llevaran a cabo una lucha más eficaz en su propia defensa—, pero sin ofrecer ninguna provocación a España en el exterior. Concluyeron que de este modo «Inglaterra se volvería inexpugnable y, por todos lados, ella estaría segura en casa y sería un terror para sus enemigos». Otros consejeros (liderados por Burghley, Leicester y Walsingham) argumentaron que esto no era suficiente. Insistieron en que, si Felipe reconquistaba todos los Países Bajos, su poder sería «tan colosal en el resto de la cristiandad que su majestad no podría, con su propio poder, ni con la ayuda de ningún otro, ni por mar ni por tierra, resistir sus intentos». En tal caso, Isabel se convertiría en presa de la «insaciable malicia de Felipe, que es lo más terrible de pensar, pero lo más miserable de sufrir». Para que la Inglaterra de los Tudor sobreviviera debía detener el progreso de España en los Países Bajos mientras quedara al menos un aliado continental comprometido (la República Holandesa), en lugar de esperar a que Isabel tuviera que enfrentarse sola. Como dijo Burghley: si Felipe «reduce los Países Bajos a la sumisión absoluta, no sé qué límites puede poner hombre alguno de juicio a su grandeza».[22]

Durante unos meses más, temiendo que el apoyo abierto a los rebeldes holandeses de Felipe provocara una guerra total con España, la reina dudó; pero no mostró la misma moderación en cuanto a los ataques contra sus posesiones en ultramar. En julio de 1584, justo después de tener noticia del asesinato de Orange, John Hawkins envió a Burghley un documento titulado «Los mejores medios para enfadar al rey de España», al que consideraba «el enemigo mortal de nuestra religión y del actual gobierno del reino de Inglaterra». Sugirió tres estrategias: un ataque a las flotas pesqueras ibéricas de larga distancia; un asalto al Caribe, donde «las islas serán saqueadas, sus fortalezas desfiguradas y su artillería de bronce robada»; y el reconocimiento de que «el rey de Portugal puede en su [propio] derecho hacer la guerra al rey de España». Don Antonio autorizaría entonces a cualquiera que «por su cuenta sirviera y molestara al rey de España como pudiera, tanto por mar como por tierra», e Isabel permitiría a los que

recogieran el botín «retirarse, avituallar y vender en algún puerto del país occidental». Y concluía de forma algo críptica: «Sería mejor que el viaje ofrecido por sir Francis Drake fuera legal para ir también bajo esta licencia, que se mantendría secreta hasta que se acercara el momento de su preparación».[23]

Poco después, Isabel creó un fondo especial de 10.000 libras esterlinas «para emitir de vez en cuando» por orden de una comisión formada por Burghley, Walsingham y el lord almirante Howard de Effingham. Inmediatamente dieron a Drake dinero suficiente para reunir una flota de 15 barcos y 20 pinazas, con 1.600 hombres (500 de ellos soldados) para una expedición a las Molucas, que don Antonio reclamaba como rey de Portugal. El coste total se estimó en 40.000 libras esterlinas, de las que la reina prometió aportar la mitad. El resto lo conseguiría el propio Drake.[24] Aunque en diciembre de 1584 cambió de opinión y suspendió el proyecto, se aseguró de que Drake recibiera suficiente dinero para mantener su flota. También permitió que una pequeña expedición colonizadora navegara a América y estableciera un precario asentamiento en Roanoke, en la actual Carolina del Norte.[25] En marzo de 1585, tan pronto como supo que Enrique III había rechazado la oferta de soberanía holandesa, la reina autorizó las negociaciones con los enviados de la República Holandesa para concluir una alianza formal contra España. Al mes siguiente, como gesto de apoyo, suspendió todo el comercio inglés con las partes de los Países Bajos leales a Felipe.

Esta noticia llegó a Madrid mientras los ministros discutían la mejor manera de apoyar los esfuerzos del duque de Parma y sus tropas para reconquistar Amberes. El cardenal Granvela argumentó que la incautación repentina de toda la navegación holandesa en España y Portugal, seguida de la prohibición del lucrativo comercio de los rebeldes con la península Ibérica, podría poner fin rápidamente a la revuelta. «Esto de Holanda y Zelanda es, en mi opinión —escribió—, fácil de reclamar, si los privamos del comercio con España y Portugal.» El momento ideal, sugería, era el otoño, cuando los puertos ibéricos se llenaban de barcos holandeses que cargaban vino, aceite de oliva y otros cultivos recién cosechados, o la primavera, cuando traían el grano del Báltico. También recomendó la incautación general de todos los barcos extranjeros, excepto los de los Estados católicos: «Deberíamos arrestarlos a todos, y después discutir cuáles deberían ser liberados y cuáles no».[26]

Lanzarse a la guerra

La suspensión por parte de Isabel del comercio con los Países Bajos

españoles en abril de 1585 hizo el juego a estos «halcones», y al mes siguiente Felipe ordenó el embargo de todos los barcos extranjeros en los puertos ibéricos, excepto los franceses (debido, según él, a su pequeño tamaño). Como es habitual, lo llevó a cabo de forma compleja y clandestina. Dio instrucciones a sus agentes en los puertos para que se hiciera…

> … de tal manera por el presente que se entienda que se embargan las urcas y navíos que hubiere de rebeldes de todos mis Estados y de los [puertos] hanseáticos y de Alemania y los de Inglaterra, por causa y con color de querer juntar una gruesa armada; porque hecha esta diligencia, y estando arrestados y detenidos se entenderá lo que hay en todas partes y podrá ordenar mejor lo que se hubiere de hacer y conviniere.[27]

En consecuencia, en julio, tal y como había sugerido Granvela, el rey ordenó la liberación de todos los barcos alemanes y hanseáticos (con compensación por el periodo de detención), y más tarde de los ingleses. Solo quedaban los holandeses, cuyos barcos embargados acabó incorporando al servicio real o vendiendo en subasta para ayudar a financiar su flota.[28]

En un aspecto, la táctica funcionó muy bien. El comercio neerlandés con la península Ibérica se derrumbó, ya que se embargaron decenas de barcos de Holanda y Zelanda, y la República interrumpió inmediatamente las salidas hacia España y Portugal. El total de barcos holandeses que salían del Estrecho danés —la mayoría con destino a la península— se redujo en un tercio y se mantuvo bajo durante tres años. En cambio, la decisión de embargar a los barcos no holandeses fue un desastre: los funcionarios del rey confiscaron casi cien barcos ingleses y sus cargamentos, encarcelaron a sus tripulaciones y entregaron algunos a la Inquisición, pero hubo una excepción. Un grupo de funcionarios españoles de Bilbao subieron a bordo del gran y bien tripulado Primrose, propiedad en parte de John Hawkins. Al principio, Francisco de Guevara, el magistrado español de mayor rango que hablaba inglés con fluidez, distrajo al capitán y a la tripulación «haciéndose el gracioso», mientras las pinazas llenas de soldados tomaban posiciones previamente asignadas. De repente, Guevara anunció que tenía una orden para detener el barco y ordenó a sus hombres que abordaran el Primrose. El capitán del barco, furioso por el engaño, ordenó a su tripulación que resistiera. Mataron a siete u ocho de los hombres de Guevara e hirieron a muchos más, el barco se hizo a la mar, llevándose a Guevara, a varios miembros de su séquito y una copia del decreto de embargo.[29]

El gobierno español no parecía haber pensado en lo que podrían

pensar Isabel y sus consejeros sobre el embargo de los barcos ingleses. A Granvela, el arquitecto del plan, no le importaba: en una ocasión describió a los ingleses como gente «de naturaleza desagradable que odia a los extranjeros». «Me desagradan intensamente y los mejores no valen una higa», afirmó, pero incluso él se dio cuenta de que sería una tontería detener el comercio con Inglaterra al mismo tiempo que con los Países Bajos. Sería mucho mejor, argumentó, liberar los barcos ingleses después de verificar su identidad, porque más tarde, en ausencia de los holandeses, «pronto tendremos nuestros puertos llenos de ellos», y ese sería el momento óptimo para imponer otro embargo dirigido solo a los barcos ingleses.[30]

Isabel y sus ministros, por supuesto, no sabían nada de esto. En cambio, estudiaron el texto exacto del decreto de embargo que se trajo en el Primrose y enseguida observaron que, al eximir a los franceses, solo afectaba a los barcos procedentes de tierras protestantes. A Walsingham, siempre propenso a detectar conspiraciones católicas, esto le pareció profundamente siniestro:

> El último arresto que España ha llevado a cabo de nuestros barcos y de los barcos de otros influidos por la religión, con una excepción especial […] de los franceses, no puede sino interpretarse como un argumento manifiesto de inteligencia secreta y de mutua concurrencia que puede haber entre los franceses y los españoles para la ruina y el derrocamiento de los profesores del Evangelio.[31]

El interrogatorio que se hizo a los españoles capturados a bordo del Primrose ofreció poca tranquilidad. Uno de ellos informó a sus captores de que «al saber que los holandeses buscan ayuda en Inglaterra y temiendo que sean ayudados», el rey de España «pretende con este arresto temer [disuadir] a los ingleses de ayudarlos». Además, una carta de un mercader español interceptada en Andalucía a su socio en Rouen hablaba inequívocamente del «estado de guerra que ahora existe con Inglaterra».[32]

Por lo tanto, los preparativos militares y navales siguieron adelante. Walsingham ya había preparado un «complot para molestar al rey de España», aunque reconocía que tales «inconvenientes» podrían provocar un contraataque español; pero el embargo de Felipe le jugó una mala pasada y la reina dejó atrás la prudencia. Walsingham aconsejó a William Harborne, su agente secreto en Estambul, que convenciera al sultán otomano, por «si fuera posible convertir a parte de sus fuerzas» para atacar al sah de Irán y las desplegara en su lugar «contra España, para así desviar el peligroso intento y los designios de dicho rey de estas partes de la cristiandad».

En junio de 1585, Leicester invitó a don Antonio a regresar a Inglaterra, y al mes siguiente Isabel firmó un tratado que la unía más estrechamente a Escocia, a través de su flexible pero ambicioso joven rey, Jacobo VI (único hijo de María Estuardo). También encargó a una escuadra naval que se dirigiera a Terranova con órdenes de atacar a la flota pesquera ibérica que se encontraba allí (más tarde regresó a Inglaterra con muchos premios y unos seiscientos marineros cautivos).[33] Poco después, el Consejo Privado elaboró un reglamento para la expedición de licencias para los súbditos afectados por el embargo, que les permitía compensar sus pérdidas mediante el saqueo de cualquier barco que navegara bajo los colores de Felipe, «de forma tan amplia y completa como si fuera en tiempo de guerra abierta entre su majestad y el citado rey de España». La reina también dio orden a Drake de que preparara «algún servicio especial que él ejecutara y que fuera de gran beneficio para nosotros y nuestro reino», que comprara provisiones y que impresionara a «marineros, carpinteros, herreros y otros artesanos, obreros y trabajadores necesarios» para «el viaje que pretende hacer, con el favor de Dios Todopoderoso, a otras partes del mundo».[34]

Pocos días después de firmar estas órdenes, pero antes de comprometerse públicamente con los holandeses, Isabel buscó garantías clericales, pidiendo a sus prelados que declararan «si un príncipe puede defender a los súbditos de otro príncipe de ser obligados a cometer idolatría». John Whitgift, arzobispo de Canterbury, se negó a responder, no solo porque se trataba de «un asunto del Consejo y de Estado, en el que no debe intervenir nadie más que los llamados a hacerlo», sino también porque no conocía «la capacidad de su majestad para mantener y defender lo que ellos [los holandeses] le exigen». Insatisfecha con esta vaga respuesta, la reina le preguntó explícitamente «si su majestad está obligada por la Palabra de Dios a ayudar a la República Holandesa contra el rey de España». Esta vez, tras señalar que Felipe podría emplear un razonamiento paralelo para ayudar a los católicos de Irlanda, Whitgift contestó: «Considerando el peligro manifiesto en caso de ser derrocada» al que se enfrentarían tanto Inglaterra como los holandeses, y considerando «su justa causa, creo que su alteza ha de depender de la providencia de Dios y está obligada a ayudarlos».[35]

Esto, evidentemente, convenció a Isabel, porque el 20 de agosto, en su palacio de Nonsuch, firmó un tratado formal que (junto con un tratado suplementario de tres semanas más tarde) la obligaba a proporcionar a los holandeses más de 6.000 soldados para su ejército, a pagar una cuarta parte de su presupuesto de defensa (una parte

estimada en 125.000 libras esterlinas cada año), y a proporcionar un consejero experimentado para coordinar el gobierno en las provincias rebeldes y dirigir su ejército. A cambio, la República prometió ceder a Inglaterra los puertos estratégicos de Vlissingen, Brielle y Ostende como garantía hasta que pudiera reembolsar los gastos de la reina. El Tratado de Nonsuch llegó demasiado tarde para salvar Amberes, que cayó el 17 de agosto, pero en un mes más de 4.000 soldados ingleses habían llegado a Vlissingen, uno de los puertos holandeses cedidos a Isabel por el tratado.

La reina también intentó alinear su política con la de los turcos. Walsingham informó a Harborne en Estambul de que, «dado el éxito de los asuntos de dicho rey de España en los Países Bajos», Isabel estaba «ahora plenamente decidida a oponerse a sus procedimientos». Por tanto, Harborne debía «emplear todo su esfuerzo e industria en ese sentido, si se pudiera mantener muy ocupado al mencionado rey, ya sea por alguna incursión desde la propia costa de África o desde las galeras» de Estambul contra Italia. Las medidas «para molestar [a Felipe] desde este lado de Europa», continuó afirmando Walsingham, dejarían el poder español «tan debilitado y dividido que sería una ventaja no pequeña para su majestad». Pero…

> … si veis que el sultán no puede ser llevado a escuchar este consejo, después de que hayáis hecho todo lo posible para ganar este primer punto, procurad al menos que, haciendo alarde de armarse en el mar para los dominios del rey de España, [pueda] mantener al rey de España en suspenso, por medio de lo cual será menos audaz para enviar sus mejores fuerzas a estas partes, lo que puede servir para un buen propósito si falláis en lo primero.[36]

Mientras tanto, el 24 de septiembre, la escuadra de Drake, compuesta por 25 barcos con 8 pinazas, que transportaban 1.900 hombres (1.200 de ellos soldados), zarpó de Plymouth. Entre los comandantes había veteranos que habían participado en la circunnavegación de Drake y en las batallas de las Azores, así como varios hombres destacados en la corte: Francis Knollys (cuñado de Leicester), Christopher Carleill (hijastro de Walsingham) y, durante un tiempo, sir Philip Sidney (yerno de Walsingham y sobrino de Leicester). Otra conexión entre la flota y la corte radicaba en los barcos: la reina suministraba dos buques de guerra, John Hawkins poseía al menos cuatro barcos (uno de ellos, el Primrose), Leicester poseía dos, y el almirante Howard y sir William Winter poseían uno cada uno.

El 7 de octubre de 1585 el grupo de trabajo llegó frente a Galicia, en el noroeste de España. Al principio, Drake trató de negociar con los

magistrados locales, alegando que todo era por el embargo: la reina le había enviado «para oponerse a la causa de encarcelar a sus súbditos y quitarles sus bienes como si fuera una guerra abierta», y para averiguar si «era la intención del rey de España retenerlos así por la fuerza y dar así motivo de guerra». Cuando las negociaciones fracasaron, los hombres de Drake desembarcaron y realizaron incursiones en los pueblos locales, profanando iglesias, recogiendo botines y tomando rehenes.[37]

La razón por la que Drake decidió atacar Galicia no está clara, ya que ni su misión ni sus instrucciones parecen haber sobrevivido. Uno de sus oficiales superiores dio más tarde cuatro razones: encontrar refugio de una tormenta que se avecinaba; aprovisionarse de agua y redistribuir las provisiones; redactar los «artículos de orden» para la flota; y «por último, que no era lo menos importante, dar a conocer nuestro proceder al rey de España». No tenía por qué preocuparse: ningún soberano podría pasar por alto un acto de agresión tan evidente. Como dijo don Diego Pimentel, un alto comandante de la Armada capturado en 1588, a sus interrogadores: «La razón por la que el rey emprendió esta guerra [contra Inglaterra] fue que no podía tolerar que Drake, con dos o tres naves podridas, viniera a infestar los puertos de España cuando le viniera en gana, a capturar sus mejores ciudades y a saquearlas, y a interceptar nuestro comercio con América». Baltasar López del Árbol, otro oficial de la Armada, dijo lo mismo a sus captores: «La causa por la que se emprendió el viaje, según ha oído, fue para vengarse de las injurias de Francis Drake y los barcos ingleses contra el rey».[38]

Los numerosos actos agresivos de Isabel en respuesta al decreto de embargo de Felipe —no solo el asalto a Galicia, sino también el secuestro de la flota pesquera, la acogida dada a don Antonio, la emisión de patentes de corso, el envío de soldados y subsidios para ayudar a los súbditos rebeldes y el intento de movilizar las fuerzas del sultán— la llevaron a imprimir una justificación de sus acciones en varios idiomas. Ensayó sus esfuerzos para «continuar la muy buena amistad con el rey, como su buena hermana» hasta que dos de sus embajadores, Spes y Mendoza, apoyaron una invasión «con un poder de hombres, en parte para salir de España, en parte de los Países Bajos». Para evitar otro intento, envió ayuda a sus vecinos holandeses, a petición de estos, y estableció guarniciones en «algunas ciudades en la costa frente a nuestro reino, que de otro modo podrían estar en peligro de ser tomadas por los extranjeros, enemigos del país».[39]

De este modo, presentó sus acciones en los Países Bajos como defensa propia, no como una declaración de guerra, pero no pudo

hacer lo mismo con la incursión en Galicia. El cuerpo diplomático en Madrid estaba de acuerdo con el embajador imperial, el conde Khevenhüller, que informó: «La gente de aquí no necesita oír los tambores de nuevo» para saber que las hostilidades han comenzado. «En mi opinión, con este acto, los ingleses se han quitado el disfraz y la máscara hacia España.» Burghley estaba de acuerdo: Inglaterra, escribía, estaba ahora a punto de «sostener la guerra mayor que exista en la memoria del hombre».[40]

*

Así pues, la política exterior de Felipe hacia Inglaterra había vuelto a fracasar. Al igual que con los barcos del Tesoro quince años antes, el rey y sus ministros subestimaron tanto los recursos como la determinación de Isabel. Por primera vez desde la firma de la paz con Francia en 1559, un gran gobernante europeo había declarado (de hecho) la guerra a España y Felipe era el principal culpable de que hubiera ocurrido. Había roto repetidamente una de las reglas cardinales de la «gran estrategia»: que, normalmente «menos es más». Aunque los grandes Estados deben mantener una fuerza militar sustancial para proteger sus intereses estratégicos en áreas clave, los desafíos periféricos se afrontan mejor con medios no militares; de hecho, el truco consiste en hacer lo mínimo necesario para contrarrestar cada desafío. Alba tenía razón: la Inglaterra isabelina era intrínsecamente inestable y, por tanto, había que dejarla en paz. Dada la existencia de un influyente «grupo por la paz» entre los consejeros de Isabel al menos hasta 1584, y dada la permanente incertidumbre que rodeaba la sucesión en caso de que la reina muriera sin hijos, no había razón para dudar de que el hábil despliegue de instrumentos no militares minimizaría la interferencia inglesa en el extranjero, al tiempo que aumentaría la reputación de resolución y fortaleza de Felipe. Ahora, tras haber fracasado repetidamente en devolver a Inglaterra a la órbita de los Habsburgo mediante la diplomacia y las conspiraciones —y de haber sido visto como un fracaso—, y tras haber provocado un ataque abierto en suelo español, la cuestión ya no era si Felipe contraatacaría, sino cuándo y cómo lo haría.

CAPÍTULO 6

El «gran designio» y su arquitecto

El monarca más poderoso de la cristiandad

La unión de España y Portugal convirtió a Felipe II en el gobernante de una «innumerable, por no decir infinita multitud de reinos, señoríos, provincias y varios estados que tiene en las cuatro partidas del mundo». Gobernaba, según uno de sus súbditos, «el mayor imperio que desde la creación del mismo [mundo] hasta nuestros tiempos se ha conocido». Incluso sus enemigos estaban de acuerdo con esto. Un temeroso inglés consideraba al rey de España «el monarca más poderoso de la cristiandad», con «un mando tan amplio, que en sus dominios no puede salir ni ponerse el sol». Según otro, Felipe se había convertido en «un príncipe cuyo imperio se extendía tan lejos y tan ancho, por encima de todos los emperadores que le precedieron, que podía decir verdaderamente: *"Sol mihi semper lucet"*, "El sol siempre brilla sobre mí"».[1]

¿Quién era ese monarca sobre el que siempre brillaba el sol? En 1582, un enviado de los Países Bajos proporcionó una vívida descripción de su soberano. «Es de estatura inferior a la media, con hombros y pecho anchos, y un rostro grande y pálido» con labios prominentes, «especialmente el inferior, signo de su ascendencia Habsburgo. Sus ojos están algo rojos, como los de un hombre que lee y trabaja mucho, incluso de noche, porque se empeña en verlo prácticamente todo». En 1588, un diplomático francés observó pocos cambios: «Está adelgazando, como le ocurre a la gente cuando envejece», pero por lo demás:

> Es constante a la hora de atender los negocios y todo pasa por sus manos. No se fía de nadie y no delega en nadie, como si todavía tuviera cuarenta años. Sigue dedicando muchas horas a la devoción, y también muchas al recreo: cuando el tiempo lo permite, sale con sus hijos en carroza, a cazar ciervos (o a ver cómo cazan otros) y, a veces, a pescar. Vuelven tarde.

Felipe pasa los veranos «fuera de Madrid, porque le gustan los edificios, los jardines y el aire del campo, que es mucho más puro que el de las ciudades. Allí encuentra más tiempo para atender los negocios y menos gente que lo distraiga». Lo confirmaba uno de los principales ministros de Felipe: «El Rey, nuestro señor, como vuestra

merced sabe mejor que nadie, es amigo de la quietud, y de gobernar y mandar el mundo callando, y con mano de personas que hacen lo mismo; y aunque tiene mucha cuenta de las calidades de personas para servirse de ellas, gran experiencia tenemos de cuanto más le satisfacen, entre estas mismas, las que hacen menos ruido».[2]

El rey también vestía con discreción. Aunque se hacía un traje nuevo cada mes, el patrón y el color —negro— no variaban. A veces simplificaba aún más su atuendo. Un embajador informó de que Felipe lo recibió vestido «de forma muy sencilla, con un manto negro liso y una gorra de tela»; y uno de los monjes de El Escorial señaló más tarde que el rey asistía a los servicios «que parecía puro médico», y añadió: «tampoco tenía espada». Cuando Felipe se reunió por primera vez con su futuro yerno, el duque de Saboya, en 1585, llegó «vestido de negro sin pompa alguna con su Toisón de Oro», y así es como aparece en un retrato formal realizado dos años después, cuando tenía sesenta años (imagen 22).[3]

Incluso vestido «de forma sencilla», Felipe era capaz de intimidar a sus súbditos. Como observó irreverentemente una noble cuando el rey nombró primado de toda España a un hombre de oscuros orígenes: «Estos son los milagros que el rey quiere ahora hacer, que se parecen harto con los de Jesús Cristo que hizo los hombres de barro». La futura santa Teresa de Ávila relató que cuando entró en su presencia, «toda turbada, empecé a hablarle, porque su mirar penetrante, de esos que ahondan hasta el ánima, fijo en mí, parecía herirme, así que bajé mi vista y con toda brevedad le dije mis deseos». En su sermón fúnebre por Felipe en 1598, un predicador de la corte afirmó que «con un mirar torcido metió algunos en las sepulturas» y preguntó de forma retórica: «¿Cuántos grandes letrados, cuántos valerosos capitanes hartos de lancear enemigos, cuántos resabidos ingenios (que acá fuera temblábamos de oírlos hablar) llevando los razonamientos muy decorados para decirle, en viendo a Su Majestad se turbaron, temblaron y enmudecieron?».[4]

En parte, esto era una fachada. El rey también mostraba una enorme inseguridad en sí mismo, quizá fomentada por un sentimiento de inferioridad al compararse con su padre, el extraordinario Carlos V, vencedor de numerosas batallas, líder instintivo y viajero cosmopolita que dominaba cinco idiomas. Pero este heroico gobernante solo tuvo un heredero legítimo para sucederlo y gobernar el vasto imperio que había creado. La cuidadosa educación que Carlos dio a su hijo en el arte del gobierno solo le sirvió a Felipe para aumentar la conciencia de que era necesario el éxito para demostrar que era digno de su padre y de su misión, y de la desgracia que supondría el fracaso.

La ansiedad por estar a la altura de las únicas normas que conocía y veneraba llevó a Felipe a obsesionarse con «hacer las cosas bien»: *acertar* era uno de los términos más habituales de su vocabulario. Así, en 1576 aseguró al inquisidor general de España: «En todo deseo acertar, y más en las cosas que tocan» a la religión; «Yo deseo tanto acertar en la provisión de presidente [de Castilla]»; «Yo no dejaré de ir pensando en todo para procurar se acierte mejor». Son tres ejemplos extraídos de su correspondencia con un solo ministro en un solo año.[5]

Este deseo de *acertar* da la clave del estilo de gobierno que caracterizó el reinado de Felipe: una insistencia en tomar él mismo todas las decisiones importantes, para asegurar que sabía más que nadie sobre los asuntos públicos. No cabe duda de que esto tenía algunas ventajas —la más importante es que le permitía tomar decisiones a su propio ritmo—, pero también conllevaba desventajas. La más destacada es que le daba libertad para cambiar de opinión, a menudo una y otra vez, y para posponer o pasar por alto las decisiones difíciles hasta que era demasiado tarde. En 1584, el cardenal Granvela, que había servido al rey desde su llegada al trono, se quejaba amargamente de la tendencia de Felipe a dilatar las gestiones:

> Veo en todas las cuestiones estas demoras, tan perniciosas y perjudiciales en tantos sentidos para nuestros propios asuntos, incluso para los más importantes, que se pierden de vista con tanto retraso. Y la razón es que su majestad quiere hacer y ver todo, sin fiarse de nadie, ocupándose de tantos detalles insignificantes que no le queda tiempo para resolver lo que importa.

Tres años más tarde, el nuncio papal en España se quejaba de lo mismo: «Su majestad quiere ver y hacer todo por sí mismo, pero eso no sería posible, aunque tuviera diez manos y otras tantas cabezas».[6]

La acusación más completa sobre el deseo de Felipe de microgestionar vino de don Juan de Silva, que había servido al rey durante medio siglo como paje, cortesano, embajador y consejero. «Cuanto a la menudencia con que Su Majestad trata los negocios más menudos, hace años que entendemos que es materia de lástima —confió Silva a un colega—, porque perder el tiempo para no ocuparle, eso es lo que los hombres llaman pasatiempo, mas ocuparle para perderle cosa es a que no se puede poner el nombre que tiene.» Y continuaba:

> Estas conclusiones son ciertas, que [ni] la cabeza de su Majestad, que debe ser la mayor del mundo, ni otra de hombre humano, es capaz de digerir la multitud de sus negocios sin hacer división de los que conviene tomar para sí, y de los

> que no puede escusar de encargar a otros. También es cierto que su Majestad no hace esta distinción, sino a otra muy prejudicial, no dejando ninguno enteramente y tomando de todos la parte que había de remitir, que es la particular y la menuda, y así como no se aplica a la parte más universal y sustancial, antes le cansa.[7]

El rey y Dios

El deseo de *acertar* también reforzó la profunda fe religiosa del rey. Asistía a misa diariamente; escuchaba un sermón una vez a la semana, como mínimo; se confesaba y comulgaba por lo menos cuatro veces al año; y acostumbraba a irse de «retiro» en Semana Santa y en momentos de gran tensión emocional. También dedicaba mucho tiempo a la devoción privada. Según uno de sus ayudantes de cámara, «nunca hubo un día que no ocupara» en «contemplación u oración mental». Otro ayudante de cámara afirmaba que el rey viajaba siempre con «sus libros de oración, y mantenía abierto delante de él cierto oratorio portátil que siempre llevaba por todos los caminos y en los grandes viajes que hacía» con «ciertas imágenes de la crucifixión y de Nuestra Señora en bajorrelieve de plata y dotada de indulgencias plenarias».[8]

Los monjes de El Escorial se dieron cuenta de que a veces, cuando estaba en oración o en contemplación, le corrían las lágrimas por las mejillas; y personas profundamente religiosas, entre ellas el futuro santo Ignacio de Loyola, detectaron que el rey tenía una piedad de una intensidad profunda y poco corriente. Felipe mostró un especial interés por las reliquias, sobre todo por las que se recuperaron en los países protestantes y se enviaron a El Escorial. A su muerte, en la colección del rey se contaban 7.422 reliquias, entre las que se hallaban 12 cuerpos enteros, 144 cabezas y 306 miembros completos, algunos acompañados de una etiqueta escrita de su puño y letra.[9]

Felipe equiparó a menudo sus propios intereses políticos con los de Dios. En 1573, con una presunción impresionante, tranquilizó a un ministro enfermo: «Espero en Dios […] que os dará mucha salud y vida, pues se empleará en su servicio y en el mío, *que es lo mismo*». Dos décadas más tarde, pidió al Consejo de la Inquisición que siguiera haciendo «lo que tanto conviene al servicio de Dios y al mío, y a la autoridad del Santo Oficio, *que no se puede dividir lo uno de lo otro*».[10]

Estas afirmaciones inflexibles de que el principio religioso debía prevalecer siempre sobre el cálculo político equivalían a un imperialismo mesiánico. Felipe se convenció de que poseía un mandato directo para defender la fe católica en casi todo momento y en casi todos los lugares. Muchos de sus súbditos estaban de acuerdo. La *Historia de Felipe II, rey de España*, de Luis Cabrera de Córdoba, el

mejor relato de la vida del rey escrito por alguien que lo conoció personalmente, se abre con una portada llamativa. El rey, en armadura y con la espada desenvainada, es la única barrera que impide que hombres fuertemente armados ataquen a la Virgen María, que ha colocado el manto del rey sobre su brazo mientras sostiene la cruz contra su hombro con una mano y levanta un cáliz con la otra.

Con semejante piedad en el corazón y en la mente, no es de extrañar que Felipe y sus consejeros atribuyeran cada éxito a la intervención y el favor divinos, y se convencieran de que cada derrota o fracaso era un castigo por sus pecados y carencias o una prueba a la que los sometía Dios para demostrar su constancia y piedad. Cuando, en 1586, las flotas del tesoro americano llegaron a Sevilla con un gran cargamento de oro y plata, el rey aseguró a sus ministros: «Dios lo ha hecho». A la inversa, cuando llegó a la corte la noticia de una serie de reveses militares, un ministro trató de consolar a su señor con este pensamiento:

> Dios, que lo puede todo, con lo que hemos visto que siempre mira a Vuestra Majestad, y en las mayores necesidades con mayores demostraciones —lo de San Quintín, lo de la mar contra el enemigo común [=Lepanto], y lo de Granada, todo sucedió muy bien. Son señales que prometen grande esperanza en todo. Y pues Vuestra Majestad defiende la causa de Dios, Él defenderá, como siempre lo ha hecho, lo que toca a Vuestra Majestad.[11]

Gobernar el primer imperio en el que nunca se ponía el sol

La forma en que tomaba decisiones Felipe, con esa mezcla de microgestión y celo mesiánico, tuvo unas consecuencias políticas nefastas. La principal tarea de los gobernantes, como la de los líderes de cualquier organización empresarial, es definir unos objetivos claros para su empresa, desarrollar un plan para alcanzarlos y, después, supervisar los progresos de una forma sistemática y ajustar la planificación a las circunstancias siempre que sea necesario. Su tarea es plantear las «preguntas abiertas» —*qué, cuándo* y *por qué*— y visualizar cómo debería evolucionar la empresa en los años siguientes; también deben elegir y entrenar a los subordinados para llegar a estos objetivos, y delegar en ellos la ejecución del plan. Nunca hay que confundir la política con la ejecución. Los líderes fijan los objetivos y dan las instrucciones; los directivos las ejecutan.

Según las modernas teorías organizativas, el sistema corporativo menos eficaz y menos exitoso es el modelo de «gestión de crisis», en el que el líder intenta gestionar todo de forma dictatorial y sin compartir información, reduce a los empleados de todos los niveles a simples

peones y luego, al verse abrumado por la carga de responsabilidades, reduce los objetivos de la organización a solucionar los sucesivos retos y a tratar de evitar los errores. Este estilo de liderazgo, que se ha llamado *mentalidad de cero defectos*, fue el que adoptó Felipe. Así, antes de dar su aprobación final a cualquier acción importante, esperaba hasta estar convencido de que todo era perfecto. En 1571, mientras el embajador veneciano en Madrid esperaba ansiosamente que las galeras españolas se hicieran a la mar para unirse a la flota de sus aliados, observó, entre fascinado e indignado, la insistencia del rey en que, «en cuanto a la guerra naval, cualquier mínimo detalle es el que más tiempo consume e impide las travesías, porque no tener los remos o las velas a punto, o no tener la cantidad suficiente de hornos para cocer galletas, o la falta de solo diez árboles o mástiles, a menudo detiene durante meses el progreso de la flota». Lo que, es más, una vez puesto a punto el último remo, la última vela, el último horno y el último mástil, el rey esperaba que lo demás funcionara como un reloj.[12]

Esta suposición era, por supuesto, totalmente irreal, dadas las limitaciones impuestas por la tecnología y las comunicaciones del siglo XVI, pero dos activos cegaron a Felipe de este defecto crítico. En primer lugar, mantenía el mayor y mejor servicio de inteligencia de Europa. En 1574, un embajador de la corte de España se quejaba con envidia de que el rey disponía de tanta información «que no hay nada que no sepa».[13] Felipe mantenía embajadas permanentes en Roma, Venecia, Francia, Génova, Viena, los cantones suizos y Saboya (también en Lisboa hasta 1580 y en Londres hasta 1584), así como misiones temporales en otros lugares cuando la ocasión lo requería; y proporcionaba a cada uno de sus embajadores fondos para comprar información de primera calidad. En la década de 1580, el jefe de cifrado papal, el embajador inglés en París y el tesorero de la casa de la reina Isabel (por mencionar a los más destacados) aceptaron sobornos españoles a cambio de información. Además, mientras que los embajadores y ministros de otros Estados europeos solían enviar un despacho al mes a sus mandantes, Felipe esperaba al menos un despacho a la semana y, en tiempos de crisis, exigía uno al día.

Este magnífico servicio de mensajería reforzaba la peligrosa creencia que tenía Felipe en su omnisciencia. El contrato que estableció su padre con la familia Taxis (o Tassis) creó cadenas de estaciones postales que unían España con Alemania, Italia y los Países Bajos. Cada semana, decenas de mensajes oficiales pasaban con seguridad por esas rutas postales. La red podía ampliarse siempre que fuera necesario. Así, en 1567, el duque de Alba estableció una cadena

de estaciones postales, cada una con dos caballos, a lo largo del Camino de los Españoles que conectaba Milán con Bruselas. Esto proporcionaba un enlace alternativo con España cuando la guerra hacía que fueran inseguras otras rutas. Los correos consiguieron transmitir mensajes de Bruselas al rey en once, diez y, al menos en un caso, nueve días: una velocidad media de unos 160 kilómetros a caballo al día. En 1571, las noticias de la victoria de Lepanto recorrieron más de 3.000 kilómetros en tres semanas: de nuevo una media de casi 160 kilómetros al día. Al año siguiente, una galera que transportaba mensajes de la flota de Felipe en Mesina llegó a Barcelona, a casi 1.600 de distancia, en tan solo ocho días. Como observó el historiador Giovanni Ugolini, las cartas viajaban más rápido que cualquier otra cosa en los primeros años de la era moderna en Europa.[14]

Sin embargo, como todos los gobernantes, Felipe parecía el capitán de una embarcación fluvial: solo era capaz de mantener el timón mientras su barco se moviera más rápido que la corriente. Paradójicamente, su insistencia en reunir cada vez más datos, alimentando su ilusión de que esto lo facultaba —le daba derecho— a microgestionar tanto la política como las operaciones, ralentizó la nave del Estado, y esto hizo que disminuyera su control.

Al principio de su reinado, el rey parecía ser consciente de este problema. Solía informar a sus principales lugartenientes en persona o confiaba sus instrucciones a un ministro capaz de explicar sus intenciones en detalle, y a veces delegaba la decisión final sobre cuestiones operativas críticas en aquellos a quienes encomendaba su ejecución. Así, en 1567, pasó cuatro días encerrado con el duque de Alba para discutir qué política seguir en los Países Bajos, y después le dio instrucciones extremadamente detalladas, pero aun así hizo una concesión vital: «Pero yo os remito todo esto, como a quien estará sobre el negocio y tendrá mejor entendidos los inconvenientes o convenientes que podrá haber en todo y si será menester dar priesa o espacio en este punto del castigo, de que depende tanto». En 1574 concedió al sucesor de Alba, don Luis de Requesens, una libertad similar: «Esto es lo que ocurre, y a lo que yo más me inclino; pero vos, que tenéis el negocio presente, haréis lo que viéredes más convenir a mi servicio, y a la buena dirección de lo que tenéis entre manos».[15]

Tras la conquista de Portugal, sin embargo, da la sensación de que Felipe abandona esta prudente práctica. En 1585, uno de los secretarios del rey aconsejó a un colega que en la toma de decisiones se hiciera lo que el rey «se suele decirse a los embajadores», es decir (y aquí imitó descaradamente el estilo del rey, utilizando la forma *vos*):

«Vos, que estáis a la mira y las manos sobre la obra, veréis y haréis lo que entendiéredes más convenir». La frase clave era «se suele decirse»: para entonces, Felipe redactaba documentos políticos cruciales y los enviaba por correo a los encargados de su ejecución. «Y así no hay que gastar tiempo en consultas y respuestas», instruía a sus subordinados, y añadía en su lugar: «Creedme, como a quien tiene entera noticia del estado en que se hallan al presente las cosas en todas partes». Esto era ridículo. Aunque el rey tuviera «entera noticia del estado en que se hallan al presente las cosas en todas partes», no habría servido de mucho para cuando sus instrucciones llegaran a su destino, porque «al presente las cosas» habría cambiado.[16]

No parece que Felipe reconociera en absoluto estas limitaciones cuando planificó y preparó la Armada; y, sin embargo, en palabras de un eminente analista estratégico moderno: «Hay un número limitado de cosas que un ser humano puede absorber y digerir, y sobre las que puede actuar en un periodo de tiempo determinado. Cuanto mayor sea el estrés, más se ignorarán o se tergiversarán los datos, se confundirá y malinterpretará la información, y mayores serán las posibilidades de confusión, desorientación y sorpresa». En resumen, «más información de más fuentes, disponible más rápidamente que nunca, equivale a una sobrecarga del sistema». Tanto en el siglo XVI como en el XXI, «las tecnologías de procesamiento y transmisión superan con creces nuestra capacidad de asimilar, clasificar y distribuir la información». Aunque, como especuló de forma irreverente don Juan de Silva, «la cabeza de su Majestad, que debe ser la mayor del mundo», los acontecimientos demostrarían que seguía siendo demasiado pequeño para microgestionar la conquista de Inglaterra.[17]

La Empresa de Inglaterra

La insistencia de Felipe en tomar él mismo todas las decisiones importantes atrajo a su corte a muchos exiliados ingleses e irlandeses que anhelaban derrocar al Estado de los Tudor y restaurar el catolicismo por la fuerza. Algunos, que aseguraban que eran los portavoces de Dios, acusaron al rey de incumplir su relación especial con el cielo. Thomas Stukeley, un destacado exiliado, fue uno de ellos: «No sé cómo podrá excusarse vuestra majestad ante Nuestro Señor si no asiste y apoya al pueblo y a los grupos que con tanto celo y tanta convicción religiosa le piden ayuda». Sin embargo, salvo Ridolfi, hasta 1583 ninguno de los conspiradores contra Isabel recibió el apoyo abierto del rey. Es cierto que las tropas que partieron hacia Smerwick en 1579 y 1580 lo hicieron desde un puerto español en barcos españoles, pero Felipe los desautorizó en cuanto las cosas se

torcieron.[18]

La conquista de las Azores reavivó el interés del rey por la Empresa de Inglaterra. Tras su victoria en Terceira «los capitanes que acompañaban al marqués de Santa Cruz dijeron abiertamente que ahora tenemos Portugal, Inglaterra es nuestra; y poco a poco ganaremos también Francia». Santa Cruz compartió su euforia, instando a Felipe a «Vuestra Majestad la ponga en Dios, ya que la causa es tan justa y suya», y a recordar:

> Las victorias tan cumplidas como ha sido Dios servido dar a Vuestra Majestad en estas islas, suelen animar a los príncipes a otras empresas, y pues Nuestro Señor hizo a Vuestra Majestad tan gran Rey, justo es que siga ahora esta victoria mandando prevenir lo necesario para que el año que viene se haga la de Inglaterra. [19]

En beneficio de su señor, el marqués repasó las operaciones anfibias del pasado, desde los exitosos desembarcos de los romanos y sajones, pasando por los de los yorkinos y lancasterianos en el siglo XV, hasta el complot de Ridolfi. Llegó a la conclusión de que cualquier futura invasión española debería apuntar a Londres, ya que era la sede del gobierno y era fácilmente accesible desde el mar. Además, como había demostrado el ejército rebelde de sir Thomas Wyatt, carecía de defensas modernas; y una vez que la fuerza expedicionaria de España llegara al estuario del Támesis, los refuerzos estarían fácilmente disponibles en el Ejército de Flandes.

Felipe agradeció al marqués «todo lo que me decís en la carta de vuestra mano, ofreciéndoos a nueva empresa y cual la proponéis para otro año»; pero, continuó: «Cosas son en que no se puede hablar con seguridad desde ahora, pues dependen del tiempo y ocasiones que han de dar la regla después».[20] Aunque pidió a Santa Cruz que preparara estudios de viabilidad para el derrocamiento de Isabel Tudor, también planeaba utilizar las tropas de la flota, una vez que regresaran, para expulsar a la población morisca de Castilla «como se hizo en tiempo de los señores Reyes Católicos [Fernando e Isabel] con los judíos» noventa años antes. Don Alonso de Leyva comandaría la operación, asistido por don Francisco de Bobadilla. En realidad, Felipe abandonó este proyecto después de que la flota regresara de Terceira porque «convino enviar a Flandes la gente de la dicha armada», por lo que Bobadilla los condujo a Italia y, por el Camino de los Españoles, a los Países Bajos, donde ayudaron a forzar la rendición de Amberes.[21]

Sin embargo, Felipe no abandonó del todo la Empresa de Inglaterra. Había comprobado por sí mismo en la década de 1550 que

el régimen de los Tudor no apreciaba del todo la necesidad de mantener una poderosa armada (véase el capítulo 3) y no podía unificar a sus súbditos católicos y protestantes. También conocía personalmente a algunos miembros de ese régimen (entre ellos, Howard, Leicester y Burghley); y varios otros consejeros aceptaron sus pensiones, en particular James Croft, uno de los comisionados enviados a Flandes para negociar la paz en 1588. Por último, Felipe también había podido comprobar la tranquilidad con la que Isabel tomaba las amenazas de su hermana mayor, y su disposición a asistir al culto católico durante cinco meses después de su adhesión para ganarse su favor. Es posible que pensara que aún podía intimidarla.[22]

Mientras Felipe esperaba que Santa Cruz enviara su plan de invasión, en septiembre de 1583 pidió al duque de Parma su opinión sobre un ataque sorpresa por el Canal de la Mancha. Recordó a su sobrino que el éxito en los Países Bajos estaba en «tener la forma de cómo no se alimente esa guerra desde Inglaterra», y preguntó a Parma si, teniendo los recursos suficientes, podría organizar una invasión para eliminar a Isabel y sustituirla por María Estuardo. El duque no descartó la posibilidad, y remitió una detallada «Relación de los puertos de Inglaterra», compilada por un exiliado católico. Manifestó que estaba más a favor de un ataque sorpresa del ejército de Flandes por el Canal de la Mancha, que de una invasión directa desde España; pero dada la precaria situación militar, sugirió que quizá sería mejor completar la conquista de los Países Bajos antes de dirigirse a Inglaterra.[23]

Felipe parece haber aceptado el consejo de su sobrino. En noviembre de 1583, don Juan de Zúñiga recibió una tímida carta del conde de Olivares, su sucesor como embajador de España en Roma, en la que le anunciaba que el papa Gregorio XIII «propuso para casar con la reina de Escocia [María Estuardo] Su Majestad, diciendo que por este camino volvería otra vez a ser rey de Inglaterra». Añadió, sin duda solo para los ojos de Zúñiga: «El papa me dijo expresamente que yo lo escribiese a Su Majestad, y por el empacho he tomado para hacerlo el medio de vuestra merced». Inevitablemente, el rey vio la carta: «No tengo yo ningún empacho de que se me diga lo que conviniese», garabateó, «mas tendríase de hacer cosa tan fuera de propósito como ésta, y tanto más que sé que no podría cumplir con la obligación de poder gobernar aquello [Inglaterra] sin ir allá, teniendo tantas otras obligaciones que aún no se puede cumplir con todas ellas como se querría». El rey tenía tan poco interés por casarse con María Estuardo como había tenido por casarse con Isabel Tudor veinticinco años antes.[24]

La muerte del papa Gregorio y la elección de Sixto V en mayo de 1585 lo cambió todo. Sixto comunicó inmediatamente a Olivares su afán por encargar «alguna empresa famosa» para la fe católica, especificando como ejemplos la conquista de la fortaleza musulmana de Argel o la invasión de Inglaterra. El embajador transmitió obedientemente estos detalles a su señor, pero el rey recibió la carta enfadado: «¿No les debe parecer famosa la de Flandes, ni deben pensar lo que se gasta en ella? Poco fundamento tiene lo de Inglaterra».[25]

Durante un tiempo, Sixto dirigió amablemente su atención a la posibilidad de recapturar Ginebra, antes en manos de los duques de Saboya y ahora ciudadela del calvinismo. Pero en agosto volvió a proponer la posibilidad de invadir Inglaterra como preludio a la reducción definitiva de Holanda y Zelanda. Una vez más, Felipe rechazó la idea, aunque con algo menos de firmeza. Después de subrayar el coste y la larga duración de la guerra en los Países Bajos —«todo por no quebrar [yo] un punto en lo de la religión»—, el rey instó a Olivares a que inculcara en el papa el dilema estratégico al que se enfrentaba:

> Encargarme de empresas nuevas, teniendo esta [guerra de Flandes] en el punto en que está, y consumiendo tanta hacienda, juzgue ahora Su Santidad si es cosa que yo pueda hacerla […], pues a un tiempo mal se puede acudir gallardamente a más de una parte; y alzar la mano de esta por otra ninguna cosa, ya se ve si sería justo ni servicio de nuestro Señor […] pues es contra herejes, que es lo que el papa desea. No le parezca que estoy ocioso mientras esto se hace.

Por lo tanto, Felipe invitó al papa a contribuir a los gastos de mantenimiento del ejército de Flandes y así facilitar una victoria más rápida en los Países Bajos. Tal vez para distraer a Sixto, también instó a su yerno, el duque de Saboya, a recuperar Ginebra.[26]

Sixto se negó a dejarse distraer. Además de intimidar a Olivares en Roma, intentó hacer cambiar de opinión al rey a través de Luigi Dovara, un diplomático toscano enviado a España unos meses antes para prometerle ayuda financiera tanto del papa como del gran duque si Felipe atacaba Inglaterra. Las discusiones con los consejeros de Felipe en julio y agosto no fueron concluyentes, y Dovara prácticamente había abandonado la esperanza cuando el 11 de octubre le llegó al rey la noticia de que las tropas inglesas habían desembarcado en Galicia cuatro días antes y habían abierto las hostilidades contra la población local.[27] Para Felipe, la osadía de Drake fue la gota que colmó el vaso. Aunque le pilló completamente por sorpresa —«pues veis que ha sido el caso tan sin pensar que no puede proveerse ningún remedio», se disculpó ante sus atribulados

funcionarios en Galicia—, ordenó a don Juan de Zúñiga que preparara una revisión exhaustiva de la situación internacional de España a la luz de este inoportuno acontecimiento.[28]

El plan de Zúñiga

Al igual que sus anteriores análisis del impacto de la muerte del duque de Anjou (véase el capítulo 5), la respuesta de Zúñiga representó la mejor planificación estratégica española. En primer lugar, identificó a los cuatro enemigos principales —turcos, franceses, neerlandeses e ingleses— y luego evaluó el nivel de amenaza que representaba cada uno. Razonó que el sultán otomano, hasta entonces el principal antagonista de España, había destinado tantos recursos a la lucha con Irán que Felipe solo necesitaría mantener una postura defensiva en el Mediterráneo. Los franceses, que antes también habían sido una gran amenaza, ahora parecían estar tan concentrados en sus propias disputas civiles que, aunque quizá fuera necesario intervenir en algún momento para prolongarlas, el coste para España no sería muy elevado. Esto dejaba a los neerlandeses y los ingleses. Los primeros eran una espina que tenía clavada Felipe desde el estallido de la rebelión en 1572. Era un problema costoso y humillante, pero al menos se limitaba a los Países Bajos. La amenaza inglesa era algo muy diferente. Había surgido recientemente y amenazaba a todo el mundo hispano, porque Isabel apoyaba a los neerlandeses y a don Antonio, así como a Drake.

Zúñiga consideraba que, ya que la reina había roto abiertamente con España, «estar en esta guerra solo a la defensa es obligarse Su Majestad a un gasto grandísimo y perpetuo pues ha de guardar todas las Indias y la carrera de las occidentales y orientales, lo cual no se puede hacer sino con muchas armadas». Por lo tanto, razonó, un ataque anfibio con una fuerza abrumadora contra los reinos de Isabel representaba no solo la respuesta más eficaz, sino también la más barata. Es cierto que el desvío de recursos a la Empresa de Inglaterra podría detener temporalmente la reconquista de los Países Bajos y comprometer la seguridad de la América española, pero Zúñiga argumentaba que Felipe tenía que asumir estos riesgos porque la agresión inglesa amenazaba a toda su monarquía.[29]

Los acontecimientos no tardaron en dar la razón al análisis de Zúñiga. Parma informó de una concentración masiva de fuerzas inglesas en Holanda, pagada por los subsidios ingleses, que culminó en diciembre 1585 con la llegada de Leicester para ejercer de gobernador general de las provincias rebeldes. Mientras tanto, Drake continuaba su destructivo avance desde Galicia, pasando por Canarias y las islas

de Cabo Verde hasta el Caribe. En Madrid, Granvela se lamentaba: «La reina de Inglaterra nos hace la guerra con tanta audacia y deshonestidad, y sin embargo nosotros no logramos recuperar nuestra posición». En Lisboa, Santa Cruz compuso un «discurso» que repasaba las medidas defensivas esenciales para protegerse de la posibilidad (que pronto se haría realidad) de nuevos ataques de Drake en América.[30]

Estas respuestas pusilánimes enfurecieron a don Rodrigo de Castro, arzobispo de Sevilla, que había colaborado con el rey en la recatolización de Inglaterra en la década de 1550. «No querría que nos fiásemos ni hiciésemos fundamento en tantas buenas suertes como hemos tenido —le espetó a un prominente ministro de Madrid—, tras ellas suele venir un azar que los desbarata todo, y por el consiguiente se perdiese la reputación que es la que sustenta la autoridad a los reyes y príncipes. Y esta es tan voltaria que siempre anda a viva quien vence. Dios sea con nosotros. Que yo confieso a Vuestra Señoría que estoy corrido de que pueda haber en estos tiempos quien se nos haga señor de la mar, siéndolo de ella, y de la tierra, un rey tan grande y poderoso como él que tenemos». Castro dirigió entonces su fuego contra el discurso de Santa Cruz. ¿Qué sentido tenía —se preguntaba con ironía— perseguir a Drake, «porque es gran marinero y va bien pertrechado de todo lo necesario»? Sin duda, la mejor forma de acabar con la amenaza inglesa sería atacar a la reina Isabel cuando su principal almirante estuviera ausente de sus aguas. «Si la jornada se hubiese de hacer, —afirmó Castro—, nunca pudo haber mejor ocasión.» El rey, que leyó esta carta, se mostró de acuerdo: «Como habréis visto, y veréis ahora», escribió en la cubierta, «está en esto dado la orden que ha parecido convenir».[31]

En efecto, las órdenes se habían dado. El 24 de octubre de 1585, menos de dos semanas después de saber que las fuerzas de Drake habían desembarcado en Galicia, Felipe encomendó a Luigi Dovara unas cartas en las que informaba a Sixto y al gran duque de Toscana de que aceptaba su invitación para emprender la conquista de Inglaterra. Solo hizo dos advertencias. En primer lugar, «que por más que Su Santidad y Su Majestad concurran a esta empresa, de voluntades, la misma brevedad del tiempo (pidiendo el efecto del negocio tan grandes preparaciones) excluye el poderse hacer el año de ochenta y seis, y así habrá de quedar para el de ochenta y siete». En segundo lugar, dado que el coste total de la empresa parecía que iba a superar los tres millones de ducados y con las finanzas españolas ya al límite por la guerra de los Países Bajos, el rey, «Que holgara Su Majestad de estar tan sobrado de hacienda que pudiera sin ayuda

tomar todo esto a su cuenta [...] mas por no faltar en nada se contenta de poner lo que pudiera declarando que no podrá ser más de la tercia parte del gasto o a lo sumo la mitad, y que lo demás se ha de proveer allá», es decir, de sus aliados italianos. En todos los demás aspectos, sin embargo, la respuesta de Felipe parecía positiva, incluso entusiasta.[32]

Tan pronto como llegaron las cartas de compromiso de Roma y Florencia, Felipe firmó otras relativas a la conquista de Inglaterra que (tal como había propuesto Ridolfi) implicaría al ejército de Flandes. El 29 de diciembre de 1585 invitó a Parma, recién llegado de su triunfal reconquista de la mayor parte de Flandes y Brabante, a proponer una estrategia adecuada para la invasión. Cuatro días después autorizó a Olivares a discutir con el papa tres importantes cuestiones relativas a la operación: ¿cómo se justificaría la invasión ante el mundo?, ¿qué papel desempeñarían su santidad y el gran duque?, y ¿quién gobernaría Inglaterra a la muerte de María Estuardo (que seguía siendo la clara sucesora de Isabel y a la que muchos católicos reconocían explícitamente como su «soberana»)? El embajador también tendría que insistir en que Parma comandara la fuerza expedicionaria.[33]

Sin embargo, una cosa era decidir que había que invadir Inglaterra y otra muy distinta llevarlo a cabo. Las invasiones marítimas habían derrocado o socavado seriamente nueve gobiernos ingleses desde la conquista normanda de 1066, con al menos otros siete desembarcos exitosos de fuerzas mayores y muchas otras incursiones menores. Felipe y sus ministros estudiaron cuidadosamente estas diferentes operaciones y llegaron a la conclusión de que tres estrategias ofrecían una posibilidad razonable de alcanzar el éxito. La primera consistía en una operación combinada de una flota lo suficientemente fuerte como para derrotar a la armada inglesa contraria y pastorear a través del Canal a un ejército lo suficientemente grande como para llevar a cabo la conquista, tal y como había hecho Guillermo I en 1066. La segunda estrategia posible suponía atacar por sorpresa, como había hecho el abuelo de Isabel, Enrique Tudor, en 1485. Por último, Felipe podía reunir un ejército en secreto cerca del Canal mientras lanzaba un asalto sobre Irlanda, con el objetivo de desviar la atención. Esto atraería a la mayoría de los defensores de Inglaterra y dejaría el continente despejado para la invasión de la fuerza principal (la operación de Smerwick de 1579-1580 parecía mostrar el camino). El hecho de que se tuvieran en cuenta estas tres estrategias posibles tras la incursión de Drake dice mucho de la visión y la competencia de Felipe y sus «asesores de

seguridad nacional»; el hecho de que decidieran emprender las tres a la vez, no tanto.[34]

El plan de Santa Cruz

La confusión comenzó en febrero de 1586, cuando Santa Cruz respondió a la reprimenda del arzobispo Castro presentando un elocuente documento en el que razonaba que la mejor manera de defender el mundo ibérico contra «corsarios» como Drake era un ataque anfibio a Inglaterra, que —como era de esperar— se ofreció a comandar él mismo. Felipe exigió más detalles —también esto era algo predecible— y dio orden al marqués de que preparara «un papel del modo con que le parece que aquello se podría ejecutar, dando lugar a ello las cosas».[35]

Esto supuso un cambio radical en el pensamiento estratégico de Felipe con respecto a Inglaterra, ya que los planes anteriores implicaban una invasión desde los Países Bajos, no desde la península Ibérica. Sin embargo, Santa Cruz aprovechó la oportunidad y en marzo de 1586 envió al rey una propuesta detallada que tituló con grandilocuencia «El Armada y Ejército que pareció se había de juntar para la conquista de Inglaterra». El marqués omitió prudentemente tanto la estrategia precisa como el objetivo exacto, porque «el negocio es tal que no se puede del todo tratar ni conferir por escrito».[36] Pero podemos especular que el objetivo final era Kent, como lo sería en 1588, con un desembarco preliminar en la costa sur de Irlanda (tal vez en Waterford o Wexford, ya que muchos documentos estratégicos posteriores señalaron estas zonas para el ataque). Lo que estaba claro, a juzgar por la ingente cantidad y la naturaleza de los pertrechos que se detallaban —desde los buques insignia hasta el último par de zapatos—, era que Santa Cruz pretendía emular a Guillermo el Conquistador y dirigir una invasión con una fuerza abrumadora. Igual que en la exitosa operación de Terceira, el grupo de trabajo se reuniría en Lisboa y atacaría desde allí como una única operación anfibia; desembarcaría un ejército con una fuerza irresistible y todos los servicios de apoyo necesarios en un lugar en el que pudiera atacar al enemigo por sorpresa.[37]

La propuesta de Santa Cruz constaba de cuatro elementos, empezando por el transporte. Calculó que necesitaría 150 barcos con un total de 77.250 toneladas para llevar a su destino a los 55.000 soldados de invasión previstos. Habría también 45 buques de combate, incluidos los galeones de la Corona portuguesa; 40 grandes buques mercantes procedentes de Ragusa, Venecia, Nápoles, Sicilia y la costa mediterránea de España; 35 mercantes vascos procedentes de Vizcaya

y Guipúzcoa; y 30 urcas alemanas que ya se encontraban en puertos ibéricos tras haber transportado pertrechos navales desde el Báltico. Otras 400 embarcaciones de apoyo de diversos tipos y tamaños ayudarían a reunir y preparar la gran flota.

El segundo elemento de la propuesta de Santa Cruz se refería a llevar esta fuerza masiva a la zona de desembarco. Argumentó que el papel de esta armada, mientras estuviera en el mar, debía ser totalmente defensivo. El enfrentamiento frente a São Miguel había demostrado la inutilidad, desde el punto de vista español, de una batalla naval con artillería pesada que lograría la victoria a expensas de la capacidad de explotar esa victoria en tierra. Por lo tanto, la flota zarparía —como lo haría en 1588— de tal manera que una rígida disciplina de formación unida a una vigorosa autodefensa la llevara hasta las costas de Isabel, si no indemne, al menos lo suficientemente intacta como para poner en marcha la tercera fase de la operación: desembarcar y asegurar una cabeza de playa para el ejército. Con este fin se construirían doscientas lanchas de desembarco especialmente diseñadas, lo que sin duda sería la parte más difícil y crucial de toda la empresa, pero en la que Santa Cruz y muchos de sus subordinados tenían experiencia reciente y exitosa. Sería parecido al desembarco de Terceira, aunque a mayor escala, y Santa Cruz tuvo cuidado de especificar los ingredientes que le habían dado la victoria antes. Las cuarenta galeras y las seis galeazas que exigía entrarían ahora en acción. Aunque eran inadecuadas para el combate en aguas abiertas con los veleros armados y vulnerables en una tormenta, los buques de guerra a remo resultarían mortíferos en aguas más calmas, cerca de tierra, y resguardadas del mar abierto por la flota principal. Podrían operar hasta la propia playa y neutralizar las posiciones en tierra; podrían transportar cargas pesadas, incluyendo artillería de campaña y de asedio, desde la flota hasta la cabeza de playa. Además, una vez consolidada la zona de desembarco inicial, podrían apoyar el flanco del ejército mientras este avanzaba hacia Londres, asegurando los ríos y puertos según fuera necesario, tal y como habían hecho en el avance de Santa Cruz por el Tajo hacia Lisboa unos años antes.

Una vez que hubieran desembarcado las tropas y su equipo en las playas, la operación pasaría a su cuarta y última fase: la conquista de una parte considerable del reino de Isabel (Santa Cruz no especificaba los límites). Para esto, el ejército debía contar con todo lo necesario para asegurar el éxito, ya que la velocidad sería clave. Un golpe rápido en alguna parte vulnerable, pero importante, del Estado de los Tudor proporcionaría la solución más segura al problema inglés y quizá, también, la más barata. Para poner la cuestión fuera de toda

duda, Santa Cruz calculó que necesitaría 55.000 soldados, incluyendo muchos veteranos, apoyados por máquinas de asedio organizadas en 4 baterías de 12 cañones de batir de 40 libras, y 4 culebrinas pesadas de 25 libras cada una, más 16 cañones pesados de campaña, 24 cañones ligeros y 20 piezas ligeras. El tren de artillería iría acompañado de un número adecuado de animales de tiro y de carga, de transporte sobre ruedas y de artesanos especializados, junto con 3.000 zapadores para construir fortificaciones de campaña y obras de asedio, y para despejar obstáculos.

El contingente de Santa Cruz incluiría oficiales administrativos, un servicio médico y fuerzas de la policía militar. Aunque el documento de planificación no lo menciona (tal vez el marqués pensó que Felipe querría ocuparse de esto él mismo), ciertamente habría un fuerte departamento de capellanía para mantener el fervor cruzado de las tropas y añadir la conversión espiritual al sometimiento temporal de los herejes ingleses. Esta empresa prodigiosa costaría, según el meticuloso cálculo de Santa Cruz (había incluido hasta el último plato de loza), 1.526.425.798 maravedís, es decir, unos 4 millones de ducados.[38]

Sin duda, al igual que la mayoría de los comandantes cuando sus amos políticos les piden que elaboren un plan de acción, Santa Cruz sobrestimó deliberadamente sus necesidades para tener en cuenta la probabilidad de que luego se redujeran. Probablemente, también supuso que con una fuerza más pequeña también se podría llevar a cabo (aunque con menos certeza de éxito absoluto). Sea como fuere, la movilización del grupo de trabajo que había propuesto comenzó casi inmediatamente. El 2 de abril de 1586, tras una reunión política de alto nivel en El Escorial, el rey autorizó los preparativos navales en tres lugares. Santa Cruz (que asistió a la reunión) crearía una flota en Lisboa, que se llamaría «Armada para la defensa de mis reinos, y para deshacer y castigar los corsarios que andan por la costa de ellos». Medina Sidonia levantaría tropas y concentraría buques de abastecimiento en los puertos de Andalucía. Juan Martínez de Recalde, el marino atlántico más experimentado de España, armaría ocho grandes mercantes y cuatro pataches en los puertos del Cantábrico para formar una nueva escuadra. Desde allí, la flota combinada tendría que «hacer pie en Irlanda y fortificar algunos puertos principales de ella» antes de invadir Inglaterra o crear una distracción que permitiera a «Su Majestad, por su bondad, podría encaminar para la reducción de las islas de Holanda y Zelanda, o trueque de alguna plaza que la Reina tiene ocupada en los Estados Bajos, para acabar de allanar por aquí aquella gomia, como vuestra

merced me dice ahora», es decir, la República Holandesa.[39]

Precisamente en ese momento llegó a la corte la noticia de que Drake había capturado y saqueado Santo Domingo, capital del Caribe español. Un oficial inglés se regodeó diciendo que Felipe «nunca había hecho un servicio semejante desde que se descubrieron las Indias» y que «ni él ni ningún otro príncipe habían hecho cosas tan grandes con tan pocas manos». Lo peor de todo, desde el punto de vista del rey, era no saber, porque «el designio del enemigo no le escriben, ni podían». Le preocupaba que Drake y sus hombres «hubiese rebelado [a] los negros de la isla Española», por lo que ordenó a Santa Cruz que se olvidara de «la otra plática movida» (la invasión de Inglaterra) y que en su lugar dirigiera la flota que había reunido al Caribe y destruyera a Drake. Tal vez consciente de que el marqués no vería con buenos ojos este drástico cambio de planes, don Juan de Idiáquez añadió un mensaje hológrafo propio a la orden real, que terminaba con una velada amenaza: «Debe mucho vuestra señoría a su majestad».[40]

En su respuesta, el marqués aceptaba la necesidad de reaccionar con decisión ante la situación crítica en América, «así por lo que toca al servicio de Dios que no se introduzcan herejes en las Indias como por la reputación y la substancia y cualidad del negocio»; pero afirmaba que aún no mandaba fuerzas suficientes para lograr estos objetivos. Además, sus espías en Inglaterra le advirtieron de que los refuerzos para Drake estaban a punto de partir. Tal vez, especuló Santa Cruz, los corsarios tenían la intención de tomar y fortificar una base americana (como de hecho hicieron, en Roanoke). Por eso insistió en que una expedición exitosa para desalojar a los ingleses requeriría, además de sus fuerzas existentes, 10.000 nuevos soldados, 12 galeras (esenciales para un desembarco anfibio), 12 cañones de asedio y 230 piezas de artillería adicionales, además de suficiente pólvora y tiro. El rey se mostró impasible ante los argumentos de Santa Cruz. Se negó a autorizar la retirada de las galeras de las aguas ibéricas o a esperar refuerzos, y afirmó que los ingleses eran mucho más débiles de lo que aseguraba el marqués. Por lo tanto, le ordenó que saliera de Lisboa hacia el Caribe de inmediato. «En la brevedad de vuestra salida consiste todo lo que se pretende», insistió Felipe en su respuesta del 20 de abril de 1586.[41]

El plan de Parma

Ese mismo día, en Bruselas, el duque de Parma completó y envió su propio plan detallado para invadir Inglaterra, tal y como había solicitado el rey. Su carta de veintiocho páginas comenzaba lamentando que las intenciones del rey no se hubieran mantenido en

secreto: hasta los soldados y civiles ordinarios de los Países Bajos, afirmaba, discutían abiertamente la mejor manera de invadir Inglaterra. Sin embargo, creía, todavía se podría salvar la Empresa si se tomaban tres precauciones básicas. En primer lugar, el rey de España debía ser el único responsable, «no haciendo caso de los propios del país [los católicos de Inglaterra] ni de la asistencia de otros coligados». En segundo lugar, había que impedir que los franceses enviaran ayuda a Isabel y que intervinieran en los Países Bajos. En tercer lugar, debían quedar tropas y recursos suficientes para defender los Países Bajos reconquistados de los holandeses una vez que la fuerza de invasión se hubiera marchado.

Una vez que se cumplieran estas condiciones, Parma sugirió reunir una fuerza de 30.000 hombres a pie y 500 a caballo —procedentes del ejército de Flandes— y transportarlos a través del Canal de la Mancha a bordo de una flotilla de barcazas marítimas para lanzar un ataque sorpresa contra Inglaterra. Siempre que su destino permaneciera en secreto, el duque creyó que podría emprender la invasión con bastantes posibilidades de éxito:

> … con la comodidad que aquí hay y facilidad de juntar la gente de guerra y embarcarla en los navíos que se dice, y pudiéndose con brevedad cada momento saber las fuerzas que la dicha reina tiene, y pudiere tener en mar y en tierra, siendo un pasaje de diez o doce horas cuando no haya viento favorable y ocho cuando lo haya.

Concluyó: «La costa y desembarcadero para ganar tierra parece el más a propósito, breve y fácil desde Dover hasta Margate, que está a la boca del río Támesis». Después añadía: «Es también de grande consideración el poder llegar tan brevemente a la dicha Londres y cogerla, por consiguiente, desapercibida». En resumen, esto representaba la segunda estrategia de invasión: un ataque por sorpresa.

Parma solo mencionaba la posibilidad de recibir apoyo naval desde España en dos párrafos de la larga carta, pero solo si se daba la peor de las situaciones: si Isabel descubría de algún modo los detalles de su plan, privándoles del elemento sorpresa. En ese caso, sugería, ya que las hazañas de Drake habían obligado al rey a movilizar una flota para proteger el Atlántico, quizá la nueva armada se podría utilizar para «acudir de golpe a socorrer y refrescar la gente que ya estuviese en tierra [en Kent] y tener el paso abierto de esta costa de Flandes a la de Inglaterra. De no ser así —si su flota es grande, bien provista, bien armada y bien tripulada—, podría servir de diversión para traerlos [a

los ingleses] fuera» del Estrecho de Dover. Esto correspondía a la tercera estrategia posible para invadir Inglaterra, por la que más adelante se inclinaría Napoleón Bonaparte: un poderoso señuelo naval para facilitar el ataque de un ejército de invasión relativamente desprotegido.[42]

Hasta cierto punto, la larga demora antes de que la propuesta de Parma llegara a la corte redujo su atractivo. El rey la había solicitado en diciembre de 1585, pero Parma no empezó la tarea hasta cuatro meses más tarde. Además, se la confió a un mensajero especial, el ingeniero Giovanni Battista Piatti, y lo envió a la corte por el camino más largo: por el Camino de los Españoles hasta Italia, y luego por el Mediterráneo. Piatti no entregó la propuesta de Parma a los cifradores reales hasta el 20 de junio, y los consejeros del rey pasaron cuatro días más informándole sobre la cantidad exacta de barcos disponibles en los puertos de Flandes para transportar un gran ejército por mar abierto, y sobre la posible ventaja de un lugar de desembarco más cercano a Londres.

Para entonces, las noticias de las nuevas depredaciones de Drake en el Caribe habían provocado una gran conmoción en la capital española. El embajador imperial en Madrid se maravilló de la aparente falta de urgencia de Felipe para vengarse:

> No puedo entender el plan del rey, porque la Armada [en Lisboa] está tomando forma tan lentamente […], En las calles *[auf den Gassen]*, la gente dice que no puede zarpar este año. Esto no tiene sentido para mí, a no ser que el rey tenga alguna inteligencia o artimaña secreta: si es así, no es de extrañar que nos engañen en nuestras discusiones. Dios no quiera que sea el rey a quien se está engañando.[43]

Continuaban las habladurías «en las calles» de España y, en julio, Mateo Vázquez se quejó al presidente del Consejo de Castilla, responsable de mantener la ley y el orden en la capital:

> Que se habla muy sueltamente sobre los daños que ha hecho el inglés Francisco Draque y con palabras tan descompuestas y desordenadas, dando a entender que no se ha puesto el remedio que se pudiere, que hacen sospechar se lleva fin a poner mal ánimo a los vasallos, no mirando en la gran prudencia y consideración con que Su Majestad ha atendido y atiende a prevenir todo lo posible.

El presidente del Consejo respondió con suavidad (y lo que dice es revelador):

> Aunque en todas partes hay personas malas y de inquietas intenciones, no creo que todos los que hablan en este es por qué las tengan, sino porque también algunos se mueven con celo de desear ver a sus ojos lo que Su Majestad provee en secreto para los cosas de su servicio y bien de estos reinos, y que así de mano en mano se va cundiendo esta materia por ser tan pública y de tanta importancia la que públicamente se ve que depende de Inglaterra y del inglés Francisco Draque.

Era natural que la gente hablara de ello, «pues esto de los Ingleses y de las Indias es tan extraordinario y tan público». Por lo tanto, sugirió que Felipe creara una comisión especial para deliberar (y que se viera que lo hacía) sobre «todas las cosas de Estado y guerra y galeras en que entra lo de los ingleses».[44]

El gran designio

Como el «gobierno abierto» no era precisamente el estilo de Felipe, en lugar de crear esa comisión especial, entregó la valoración de Parma a don Juan de Zúñiga, ya encargado de poner en marcha los preparativos propugnados por Santa Cruz, y Zúñiga, a su vez, pidió consejo a Bernardino de Escalante.

Los archivos del gobierno de Felipe están llenos de cartas y memoriales escritos por hombres como Escalante, a menudo sacerdotes que, igual que él, vivían y trabajaban lejos de los círculos gubernamentales. Nacido en Laredo, hijo de un destacado capitán de navío, Escalante había navegado hasta Inglaterra con el rey en 1554 y había pasado allí catorce meses antes de alistarse como soldado en el ejército español de los Países Bajos. Más tarde regresó a España, fue a la universidad y es obvio que estudió geografía, además de teología, ya que más adelante escribiría un excelente tratado de navegación antes de hacerse sacerdote. Una vez que se ordenó, sirvió como inquisidor hasta que en 1581 entró al servicio del radical arzobispo de Sevilla, don Rodrigo de Castro. Escalante envió más de veinte escritos de consejo al rey, la mayoría relacionados con la guerra contra Inglaterra y algunos claramente influidos por la personalidad agresiva de Castro. Además, se reunía periódicamente con los ministros principales para estudiar sus sugerencias.

En junio de 1586, Zúñiga invitó a Escalante a El Escorial, donde revisó con detalle las estrategias de invasión alternativas de sus competidores, Santa Cruz y Parma. Incluso dibujó un mapa de campaña para ilustrar las alternativas, que es el único documento cartográfico relativo a la Empresa de Inglaterra que ha sobrevivido (imagen 23). Escalante sugirió una operación combinada. Una flota de

120 galeones, galeazas, galeras, mercantes y pataches, junto con un ejército de 30.000 infantes y 2.000 jinetes, debería concentrarse en Lisboa y lanzarse contra Waterford en Irlanda o Milford Haven en Gales. Al mismo tiempo, el ejército de Flandes debería ser reforzado, primero para inmovilizar a la fuerza expedicionaria inglesa en Holanda, y luego para cruzar el Canal en pequeñas embarcaciones en preparación de una marcha sorpresa sobre Londres, mientras las fuerzas de Isabel se ocupaban de la lejana cabeza de puente establecida por la Armada.

Este ingenioso esquema, respaldado por una cantidad enorme de detalles sobre la geografía política y física de las islas Británicas, evidentemente convenció a Zúñiga, porque su propia carta de consejo al rey reiteraba en gran medida el plan propuesto por Escalante. Zúñiga solo añadió algunas precisiones. Argumentó que una vez que Santa Cruz hubiera establecido una cabeza de playa y asegurado los mares, los barcos de abastecimiento reunidos por Medina Sidonia en Andalucía deberían llevar refuerzos y provisiones. También hizo algunas sugerencias sobre las opciones que tenía Parma después de la invasión. Si caía Londres, el duque debería crear una administración provisional a la espera de la investidura de un nuevo gobernante. Dado que España no obtendría ninguna ventaja de una anexión directa de Inglaterra, «por lo que costaría conservarla», el reino recién conquistado debería ser otorgado a un gobernante católico amigo. Zúñiga consideraba a María Estuardo como la candidata obvia, pero recomendaba que se casara con un príncipe católico de confianza, como el propio Parma. Si la resistencia inglesa resultaba más fuerte de lo previsto, el duque debía utilizar su presencia en suelo inglés para asegurar tres concesiones clave. La primera, debería haber total tolerancia y libertad de culto para los católicos en todo el reino. La segunda, Isabel tendría que retirar todas sus tropas de los Países Bajos y entregar los lugares que guarnecían directamente a España. Por último, Inglaterra debía pagar una indemnización de guerra y la fuerza de invasión permanecería en Kent hasta que se recibiera el pago. Con tan altas apuestas y con una operación tan compleja, Zúñiga concluyó (como ya había hecho Felipe) que sería inútil intentar nada durante la presente temporada de campaña; así que sugirió que la Empresa de Inglaterra se lanzara en agosto o septiembre de 1587.[45]

Al parecer, el rey solo introdujo un cambio significativo en estas sugerencias antes del 26 de julio de 1586, cuando envió tanto a Parma, en Bruselas, como a Santa Cruz, en Lisboa, su «gran designio», denominado en adelante (por razones de seguridad) «la traza

acordada», para derrocar a Isabel Tudor y devolver Inglaterra a la Iglesia católica. En el verano de 1587 —un año después—, el marqués dirigiría una Armada de fuerza irresistible desde Lisboa y llevaría directamente a la costa sur de Irlanda todas las tropas disponibles junto con la mayor parte del equipo (lo más importante era un poderoso tren de asedio) necesario para la campaña terrestre. Allí desembarcarían las tropas de asalto y se asegurarían una cabeza de playa, alejando así las fuerzas navales de Isabel de los mares estrechos. Al cabo de dos meses —y esta era la nueva dimensión crítica— la Armada abandonaría repentinamente Irlanda y se dirigiría al Canal. En ese momento, y no antes, la fuerza principal de invasión de 30.000 veteranos del ejército de Flandes se embarcaría en una flotilla de barcos pequeños, reunidos en secreto y, bajo la dirección personal de Parma, navegarían hacia una zona de desembarco en la costa de Kent, en adelante denominada (por razones de seguridad) «la plaza acordada», mientras la gran flota se aseguraba el mando local del mar. Las tropas de Parma, junto con los refuerzos y el tren de asedio, desembarcarían cerca de Margate, se dirigirían a Londres y tomarían la ciudad, preferiblemente mientras Isabel y sus principales ministros todavía estuvieran allí.

Cabe preguntarse si Felipe se dio cuenta de los enormes peligros que suponía su plan maestro híbrido. La propuesta original de Santa Cruz tenía mucho mérito. Los acontecimientos de 1588 demostraron que, una vez que la Armada se hizo a la mar, no tuvo muchas dificultades para trasladar 60.000 toneladas de barcos a los mares estrechos, a pesar de los repetidos asaltos que sufrió. La operación de Kinsale en 1601 (véase el capítulo 18) demostró que una fuerza anfibia española podía tomar y fortificar fácilmente una cabeza de playa en el sur de Irlanda. El concepto de Parma de un desembarco por sorpresa en Kent también tenía grandes ventajas: sus tropas habían mostrado repetidamente un gran temple bajo su liderazgo, y si tomaban a las fuerzas inglesas —sin experiencia y en gran parte sin entrenamiento— por sorpresa, habrían tenido dificultades para resistirse ante el ejército de Flandes una vez en tierra. Lo cierto es que la Armada perdió, en última instancia, por la decisión de unir la flota de España con el ejército de los Países Bajos como preludio esencial para lanzar la invasión; y esa decisión la tomó directamente Felipe II.

¿Por qué? El rey había participado activamente en dos campañas victoriosas contra Francia, en 1557 y 1558. En 1580 había aprobado una estrategia para la conquista de Portugal, que implicaba el atrevido traslado de un gran ejército y su equipo desde Setúbal a Cascais, un viaje por mar que duraba tres días y cubría unos 130 kilómetros

(bastante más que la distancia de Dunkerque a Dover). Al año siguiente, en Lisboa, Felipe inspeccionó en persona la flota reunida para recuperar Terceira; y, aunque fracasó, en 1582 supervisó el montaje de una fuerza anfibia mucho mayor que ejecutó una importante operación en las Azores, a más de mil kilómetros de distancia, y regresó triunfante. El rey también poseía experiencia directa de la ruta que seguirían ambos componentes de su «gran designio». En 1554 había navegado con una flota desde La Coruña hasta Southampton, un viaje completado en apenas una semana y, cinco años después, había vuelto a navegar con relativa facilidad desde Vlissingen hasta Santander. Entre medias, cruzó tres veces el Canal de la Mancha entre Inglaterra y los Países Bajos.

A pesar de todo, el rey seguía siendo un estratega de salón: las cuestiones técnicas, tácticas y operativas seguían siendo algo opaco para él. Además, se negó a acercarse a la acción, ignorando todas las sugerencias de que debía volver a Lisboa para supervisar el montaje de la flota en persona. De este modo, pasó por lo menos una semana antes de que Santa Cruz recibiera una solución a cada problema remitido al rey, y Parma tuvo que esperar entre cuatro y seis semanas. Y lo que es más grave, Felipe se negó a informar a ninguno de sus comandantes en persona: en su lugar, ambos recibieron una copia de «la traza acordada» del 26 de julio de 1586 por correo (aunque la copia de Parma fue con el mismo mensajero, Piatti, que había llevado a la corte la estrategia sugerida por el propio príncipe).

No se puede restar importancia a las consecuencias nocivas que tuvo la forma de gobernar de Felipe en la campaña de la Armada. Al recordar cómo los aliados occidentales habían ganado la Segunda Guerra Mundial, el jefe del Estado Mayor Conjunto británico subrayó la importancia crítica de las reuniones periódicas entre todos los protagonistas principales para elaborar una estrategia común:

> Durante todo el tiempo trabajamos la estrategia con tres a seis meses de antelación. *Era fundamental que nos reuniéramos alrededor de una mesa. Nos dimos cuenta de que no se podía hacer mediante un intercambio de papeles* y, a medida que se acercaba el momento de la reunión y de intercambiar ideas, se iba haciendo cada vez más evidente que, *hasta que no nos sentábamos en torno a una mesa, no podíamos resolver realmente esos intrincados problemas de estrategia a los que nos enfrentábamos*.[46]

Los «intrincados problemas de estrategia» a los que se enfrentó Felipe en la década de 1580 quedaron sin resolver en gran medida porque se negó a reunirse con sus principales comandantes «alrededor de una mesa». No pudieron pedirle que explicara con precisión cómo

dos grandes fuerzas, totalmente independientes, con bases de operaciones separadas por más de mil kilómetros de océano, podrían alcanzar la precisión necesaria en tiempo y lugar para unirse con eficacia, o cómo los vulnerables transportes de tropas que debían reunirse en Flandes podrían evadir los buques de guerra holandeses e ingleses estacionados en alta mar para interceptarlos y destruirlos.

Desgraciadamente para la empresa, los únicos ministros en Madrid con autoridad y experiencia para plantear objeciones, Granvela y Zúñiga, murieron en el otoño de 1586, por lo que nadie pudo insistir en que Felipe ideara una estrategia de repliegue, un «plan B». Para algunos diplomáticos de Madrid, el rey parecía ahora «imprudente e irreflexivo, apto solo para vivir entre monjes», porque «sin control por la rivalidad con Francia» y sin nadie que lo frenara, se había convertido en prisionero de «su propia naturaleza, que aprecia más la devoción que el amor».[47]

Sin embargo, la élite española de la época no veía así la situación internacional: el prominente banquero mercantil Simón Ruiz y sus corresponsales internacionales acogieron con satisfacción la noticia de que el rey planeaba enviar una gran flota contra Inglaterra, ya que consideraban que era la única forma de restaurar la seguridad del comercio español con el resto de Europa. El presidente del Consejo de Indias, responsable de los asuntos del Nuevo Mundo, también argumentó que solo un ataque directo a Inglaterra podría salvaguardar las Américas. Incluso el normalmente prudente duque de Medina Sidonia presentó un memorando manuscrito de diez folios en el que presentaba la creación de una poderosa Armada española como indispensable para la prosperidad y seguridad de la nación. Instaba a que «desde luego se ponga la mano en ella con muchas veras». El duque (que poco pensaba que acabaría dirigiendo él mismo la Armada) recomendó también: «[Que] se entienda que no tan solamente es bastante contra la [armada] que trajere el inglés, sino para entrar en el Canal de Inglaterra, conviniendo que vuestra majestad lo mande y que en todas partes, así en Italia como en Vizcaya y la provincia [de Guipúzcoa], Portugal y Andalucía se haga demostración y ruido, pues esto se entenderá en Inglaterra y les hará no extenderse tanto».[48]

El rey estuvo de acuerdo. De su escritorio fluyó ahora un torrente de órdenes que puso en marcha la Empresa de Inglaterra. Ordenó que la nueva escuadra que había reunido Recalde para defender el norte de España zarpara hacia Lisboa. Dio órdenes de reclutamiento de tropas en toda España para la dotación de la Armada. Sus virreyes en Nápoles y Sicilia debían enviar tropas, víveres y municiones para unirse a Santa Cruz, y para transportar estos bienes debían embargar

barcos mercantes adecuados, custodiados por cuatro de las galeazas fuertemente armadas estacionadas en Nápoles. Felipe se dedicó entonces a una ofensiva diplomática destinada a asegurar que, en el momento crítico, ninguna potencia extranjera levantara un dedo para salvar a Isabel Tudor de su destino.[49]

CAPÍTULO 7

La guerra falsa

Regicidio

En realidad, la propia Isabel proporcionó el mayor éxito diplomático a Felipe cuando el 18 de febrero de 1587 sus funcionarios ejecutaron a María Estuardo. Quizá no vieron otra alternativa. La de Ridolfi fue la primera de muchas conspiraciones que pretendían matar a Isabel y sustituirla por María, la reina de Escocia, y esto creó un círculo vicioso. Con tantas conspiraciones en marcha, María se había vuelto demasiado peligrosa para que Isabel la dejara en libertad. Estuvo recluida en un castillo tras otro, con pocas ocasiones de hacer ejercicio y disfrutar de algún entretenimiento o diversión al aire libre, de modo que una conspiración exitosa era la única posibilidad de alcanzar la libertad. Por lo tanto, la intriga se convirtió en su principal pasatiempo.

En el verano de 1586, Anthony Babington, un joven católico inglés que había servido en la casa de María, ideó un nuevo complot para asesinar a Isabel y a algunos de sus principales ministros. La reina de Escocia envió precipitadamente su apoyo a Babington por escrito, pero Walsingham consiguió interceptar, descifrar y copiar toda la correspondencia de los conspiradores, y detuvo a Babington y a otros trece conspiradores, a los que se torturó, juzgó, condenó, ahorcó, castró y destripó. Poco después, trasladaron a María al castillo de Fotheringhay, cerca de Peterborough, donde Walsingham reveló su correspondencia traicionera con Babington a una comisión especial formada por los principales consejeros y nobles de Isabel. El veredicto fue inevitable: ejecución por traición.

Al evaluar la severidad de estos castigos es importante recordar la inseguridad subyacente del régimen isabelino. La reina sin hijos, que ya tenía cincuenta y tres años, no podía vivir eternamente, y María era su pariente más cercana. Aunque los decretos parlamentarios prohibían una sucesión Estuardo, el Parlamento había promulgado estatutos similares que prohibían la sucesión tanto de Isabel como de María Tudor, y en cada caso un Parlamento posterior los había revocado. Muchos de los personajes prominentes, que estaban del lado de Isabel en 1586, recordaban estos acontecimientos. Algunos —como Isabel y Leicester— habían languidecido en prisión durante el reinado de María; al menos otros mil —entre ellos, Walsingham y su cuñado

Robert Beale, secretario del Consejo Privado— habían huido del país para evitar el riesgo de ser quemados en la hoguera por su fe protestante. No podían esperar recibir un trato mejor bajo un nuevo régimen católico.

Tenían razón. El rey anotó, sin demasiado detalle, el texto descifrado de una carta de don Bernardino de Mendoza, ahora embajador de Felipe en París, que incluía la sugerencia de Babington de que los conspiradores debían «prender o matar» a cuatro de los ministros de Isabel: Burghley, Walsingham, Hunsdon y «Conoslybel». Curiosamente, Felipe insistió en que se perdonara a Burghley. Su argumento fue: Burghley «no importará tanto, aunque es un hereje es muy viejo y él que aconsejó los tratos con el Príncipe de Parma, mas no estaría mal con los tres, que convendría lo que dice». De hecho, Mendoza (y Babington) había propuesto asesinar a otras cuatro personas, pero los cifradores reales, poco familiarizados con los ministros de Isabel, habían escrito «Conoslybel», en lugar de «Knollys y Beale» en el descifrado leído por Felipe. El rey sancionó así el asesinato de alguien a quien ni siquiera podía identificar.[1]

Aunque Burghley, Walsingham, Beale y sus colegas nunca supieron de esta carta, no cabe duda de que creían que una conspiración católica internacional estaba detrás de los complots para sustituir a Isabel por María. Cada nuevo revés que sufría la causa protestante en el extranjero y cada nueva conspiración detectada en casa aumentaba su temor a un inminente asalto católico al Estado de los Tudor. En el verano de 1586 nadie sabía cuánto apoyo extranjero había conseguido Babington, y como precaución John Hawkins llevó 18 barcos de guerra para reconocer las costas de España y Portugal y buscar pruebas de que estaban poniendo en marcha preparativos navales. Durante tres meses de travesía, Hawkins tomó prisioneros que confirmaron sus peores sospechas: España estaba preparando una gran invasión de Inglaterra.

Aprovechando estos temores y los rumores (posiblemente inventados) de otro complot para sustituir a Isabel por su prima, esta vez con la participación de católicos franceses, en diciembre la reina se mostró indignada en una audiencia con un embajador francés —«su semblante mostraba cierta pasión»—; dijo que «la reina de Escocia siempre la había perseguido, y que era la tercera vez que intentaba atentar contra su vida por infinidad de medios». También aseguró que «nada la había conmovido de esa manera».[2] Walsingham y Burghley aprovecharon su enfado para redactar una orden que condenaba a María Estuardo a muerte y ordenaron a William Davison, secretario de Estado conjunto con Walsingham, que preparara una copia fiel para la

firma de la reina. El 11 de febrero de 1587, en una tensa entrevista, Howard de Effingham convenció a su prima Isabel de que debía firmar la orden. Una vez hecho, ella se la confió a Davison. Al mismo tiempo, ordenó a los dos secretarios que redactaran una carta dirigida al custodio de María, sir Amias Paulet, reprochándole que no hubiera encontrado «algún modo de acortar la vida de esa reina [María], considerando el gran peligro al que está sometida [Isabel] cada hora que dicha reina continúe con vida». En otras palabras: ¿por qué no la había asesinado en secreto? Los secretarios le recordaron a Paulet que había suscrito el vínculo de asociación, que le permitía (en vista del complot de Babington) dar muerte a María legalmente y que el hecho de no haberlo llevado a cabo «hacía recaer la carga sobre» Isabel, a pesar de conocer como conocía «su indisposición a derramar sangre, especialmente de alguien de ese sexo y calidad, y tan cercana a ella por sangre». Paulet recibió la carta en Fotheringhay al día siguiente, e inmediatamente contestó con indignación: «[He] vivido para ver este día infeliz, en el que se me pide, por orden de mi graciosa soberana, que haga un acto que Dios y la ley prohíben». Concluyó: «Dios no permita que haga naufragar mi conciencia de manera tan sucia, ni que deje una mancha tan grande a mi pobre posteridad, al derramar sangre sin ley ni orden».[3]

La negativa de Paulet a asesinar a María llegó a Londres el 13 de febrero, y Burghley convocó inmediatamente a sus aposentos a otros nueve miembros del Consejo Privado (incluidos Leicester, Walsingham y Howard), y les mostró la orden firmada por la reina. Todos firmaron un documento que autorizaba el regicidio y se lo entregaron a Beale, que lo llevó rápidamente a Fotheringhay, acompañado por un verdugo que Walsingham había mantenido cuidadosamente preparado. María murió dignamente en el cadalso el 18 de febrero de 1587.

Estos hombres se jugaban mucho porque tenían grandes esperanzas. Unos meses antes, tras leer la comprometedora correspondencia entre María y Babington, Walsingham predijo: «Si el asunto se maneja bien, romperá el cuello de todas las prácticas peligrosas durante el reinado de su majestad»; y un testigo presencial del regicidio opinó: «[El] golpe fatal de este día [la] excusará de ser cómplice de cualquier asunto similar que pueda ocurrir en adelante». Y así fue: los complots contra Isabel murieron con la reina de Escocia. Por lo tanto, algunos consideraron que Davison y Beale habían hecho un buen trabajo para la causa protestante. La reina no estaba entre ellos.[4]

La noticia de la ejecución llegó a Londres más tarde ese mismo día, mientras Isabel salía a cabalgar, y después «habló durante mucho

tiempo con el rey de Portugal» (don Antonio). Temiendo su ira, sus consejeros mantuvieron un discreto silencio durante el mayor tiempo posible, pero a las «tres de la tarde todas las campanas de la ciudad comenzaron a sonar y hubo hogueras en todas las calles, con fiestas y banquetes, en señal de gran regocijo». La reina, que «tomó nota de lo que ocurría y preguntó la razón, fue la última en saber» que María había muerto.[5] Sus pensamientos se dirigieron inmediatamente a las probables repercusiones internacionales del regicidio de una antigua reina de Escocia y Francia que no era su súbdita, sino una gobernante ungida, la madre de Jacobo VI de Escocia, y pariente cercana tanto de Enrique III como de Felipe II.

La reacción inicial de los franceses ante la noticia de la ejecución de María fue alarmante. En Ruan, las turbas enfurecidas se apoderaron de los barcos ingleses y destruyeron los bienes ingleses. En París, los clérigos indignados pronunciaron sermones incendiarios en los que pedían venganza; en las fachadas de sus iglesias colgaron cuadros que retrataban las atrocidades cometidas contra los católicos ingleses por el régimen isabelino sin omitir ni un detalle escabroso. En Escocia, el rey Jacobo (que ahora tenía veinte años) expresó su indignación por el hecho de que su madre hubiera sido asesinada sin consulta previa y muchos de sus súbditos pensaron lo mismo. Envió representantes a Francia y Dinamarca para discutir la posibilidad de organizar un asalto conjunto contra Isabel, que fue ampliamente comparada con la malvada reina Jezabel del Antiguo Testamento.

Isabel buscó desesperadamente chivos expiatorios. Primero culpó a los comisarios que habían ejecutado sus instrucciones, pero estos destacaron que la orden llevaba la firma de la reina y debía ser obedecida. Luego acusó a los consejeros privados que habían aprobado el acto sin su conocimiento, pero ellos también alegaron que la orden tenía plena validez legal. Por último, se dirigió a Burghley, que había coordinado todo el asunto, y a Davison, que había sido quien había lanzado la orden firmada sin su mandato expreso (según ella). En consecuencia, llevó a Davison a juicio, lo encarceló en la torre, lo multó y lo amenazó con la pena de muerte (aunque lo liberó después de solo dieciocho meses, renunció a la multa y continuó pagando su salario como secretario de Estado hasta su muerte). También humilló ostentosamente a Burghley, a quien prohibió acudir a la corte durante cuatro semanas. Llegado junio, la reina seguía lanzándose «a pronunciar asombrosos discursos llenos de maldad» en cuanto lo veía, en los que lo acusaba de «traidor, falso y perverso, ordenándole que se alejara de ella y obviara cualquier cosa relacionada con la muerte de la reina escocesa».[6]

Este no era el ambiente propicio para formular una política exterior de forma racional. En abril, casi dos meses después de la ejecución, Walsingham se quejaba: «La actual discordia entre su majestad y su consejo obstaculiza las necesarias consultas que serían deseables para prevenir los manifiestos peligros que se ciernen sobre este reino». Unos días más tarde, se disculpó con un colega en los Países Bajos por no haberle aconsejado sobre la política correcta que seguir allí, pero añadía: «No pudimos llevar a su majestad a ninguna resolución. El duro trato que ha tenido su majestad hacia el señor secretario Davison y otros miembros de su consejo nos hace ser muy circunspectos y cuidadosos de no proceder en nada más que en lo que recibimos instrucciones de ella».[7]

Sin embargo, pocas veces había sido mayor la necesidad de «dirección de ella misma». Los agentes de Felipe estaban por todas partes, aprovechando al máximo el regicidio y utilizándolo para justificar los planes que tenía su señor de extirpar a la tirana «Jezabel inglesa». En el mismo mes de la ejecución de María, el embajador veneciano en Madrid observó con asombro que «los españoles se encaminan hacia su gran objetivo de diversas maneras y desde varios lados, tanto por la diplomacia como por los preparativos de la guerra, e incluso por una unión de ambos».[8]

Al principio no todo salió como Felipe hubiera querido. En el Mediterráneo existía el riesgo de que las fuerzas del islam lanzaran un nuevo ataque contra sus posesiones o las de sus aliados, mientras la mayor parte del ejército y la flota de España estaba comprometida en el Atlántico. De modo que varios representantes españoles viajaron a Estambul con la orden de negociar una prórroga del armisticio firmado tres años antes con el sultán otomano. Los diplomáticos de Isabel se pusieron rápidamente a la altura de las circunstancias. Su embajador no oficial en Estambul, William Harborne, convenció al sultán de que no ganaría nada si firmaba un acuerdo con España y los agentes de Felipe se fueron con las manos vacías. Por lo tanto, aunque los turcos no lanzaron otro ataque en 1587 ni en 1588, el gobierno de Madrid siguió temiendo que pudieran hacerlo.[9]

Los diplomáticos de Isabel también tuvieron éxito en Escocia. Los asuntos allí se complicaron seriamente por el testamento fantasma de María, reina de Escocia. En mayo de 1586, había informado al embajador español en París de su intención de «ceder y otorgar por testamento mi derecho a la sucesión de esta corona al rey, vuestro señor». Con toda probabilidad, nunca hizo el testamento (aunque Felipe II saqueó los archivos de Roma, París y Simancas para encontrar alguna pista), pero los agentes de Isabel interceptaron la

carta de María en la que se describía y enviaron una copia a Jacobo VI. Consciente de que la acción de su madre amenazaba con desheredarlo tanto de su reino escocés como de sus expectativas de acceder en algún momento a la Corona inglesa, el joven rey dejó claro su apoyo a Isabel. Siguió embolsándose su subsidio anual inglés de 4.000 libras, y más tarde encarceló a un representante español enviado a cortejarlo.

La lealtad de algunos súbditos de Jacobo parecía menos clara. Los rumores de que había un sentimiento proespañol en Escocia alarmaron tanto a Isabel que en septiembre de 1587 creó un ejército de 6.000 hombres a pie y 400 a caballo en su frontera norte y lo mantuvo allí durante casi un año. En la primavera de 1588, el católico lord Maxwell inició una rebelión en el sudoeste de Escocia con la intención declarada de proporcionar a los españoles una base (aunque el rey Jacobo salió a reprimirla en persona); y en agosto, con la Armada frente al Firth of Forth, le llegaron informes alarmantes a la reina de que algunos lores fronterizos escoceses habían dicho «abiertamente» que en cuanto oyeran que los españoles habían «desembarcado en cualquier parte de Escocia», marcharían directamente hacia Inglaterra, «aunque el rey se oponga».[10]

Los agentes ingleses y españoles también se enfrentaron en Francia. Tras el Tratado de Joinville de 1584, la Liga Católica se apoderó de varias ciudades estratégicas con el permiso de Enrique III. Su líder, el duque de Guisa, ya poseía numerosas plazas fuertes en las provincias de Champaña y Borgoña. Todos estos lugares se encontraban en el este de Francia, pero en abril de 1587 las tropas de Guisa se apoderaron de tres ciudades en Picardía, cerca de la frontera con los Países Bajos, y sustituyeron las guarniciones reales por tropas de la Liga. Sin embargo, no lograron capturar su principal objetivo porque un espía realista oyó una conversación en la casa de Guisa sobre la necesidad de «encontrar alguna forma de tomar la ciudad de Boulogne, que se decía que era necesaria para recibir y albergar los refuerzos que esperaban de España». Alertó a la guarnición de la ciudad, que se negó a admitir a los hombres de Guisa. Para alentar este bienvenido espíritu de independencia, el almirante Howard condujo parte de la armada inglesa a Boulogne y ofreció toda la ayuda necesaria.[11]

Isabel también proporcionó fondos a los hugonotes para reunir tropas en Alemania y luchar por el líder de los protestantes franceses, Enrique de Navarra. A lo largo de la primavera de 1587 circularon rumores sobre su aproximación, lo que hizo que el duque de Guisa y un destacamento del ejército de Flandes se quedaran en el este con el

fin de enfrentarse a ellos. Cuando finalmente 11.000 mercenarios alemanes, financiados en parte por Isabel, cruzaron el Rin en agosto, el ejército católico los superó sin mucha dificultad y los derrotó antes de que pudieran unir sus fuerzas a las de Navarra. Pero su presencia distractora había mantenido a Guisa en el este de Francia. Así que, a pesar de gastar más de 400.000 ducados en subvenciones a la Liga, y de enviar un pequeño ejército en su apoyo, Felipe no consiguió hacerse con un puerto seguro en el Canal como posible refugio para su flota. Esto resultó ser otro fallo crucial: con el puerto de Boulogne en manos amigas, el resultado de la Armada podría haber sido muy diferente.

En busca de fondos e inteligencia

La Empresa de Inglaterra recibió ahora toda la atención del rey. Por un lado, reforzó las sanciones económicas contra sus restantes enemigos europeos. En mayo de 1586 prohibió todo el comercio de Inglaterra con España: en adelante, las mercancías inglesas que llegaran en barcos neutrales serían confiscadas como contrabando. En enero de 1587, ordenó un nuevo embargo de todos los barcos procedentes de los Países Bajos, seguido de un registro detallado para comprobar si alguno procedía de las provincias rebeldes. Ocho meses más tarde prohibió la importación de mercancías holandesas a bordo de barcos neutrales.[12] Por otro lado, el rey canceló o pospuso otras empresas que podrían absorber los recursos disponibles. En 1586, a pesar de la devastación causada por la incursión de Drake, rechazó un plan del Consejo de Indias para mejorar las defensas del Caribe. «Mas podéis considerar si nadie sentirá más que yo estos daños, ni deseará tanto el remedio, habiendo forma de ponerle en obra como se querría —informó al Consejo—. Pero aquella empresa tiene muchas dificultades y la mayor parte es la falta de dinero con que se ha de echar la cuenta.» Asimismo, Felipe rechazó la petición que había hecho su virrey de la India para que se enviaran «más tropas, barcos y municiones de las que suelen salir cada año» para atacar al sultán de Aceh (Sumatra), porque «el gran número de barcos de todo tipo, tropas, municiones y equipo militar» reunidos para la Armada «costaba mucho». También vetó una propuesta para construir una fortaleza en Mombasa, en África oriental, y rechazó una petición de los colonos españoles de Filipinas para lanzar una invasión de China, en ambos casos para no desviar los recursos que se necesitaban para la Empresa de Inglaterra.[13]

La preocupación por la necesidad de economizar estaba bien fundada. En 1585 el gran duque de Toscana había estimado que la

conquista de Inglaterra costaría algo más de 3 millones de ducados (750.000 libras). Un año más tarde, Santa Cruz cifró el coste total de su propuesta para la Empresa en 4 millones de ducados (un millón de libras); pero a principios de 1587 un grupo de altos consejeros del rey calculó que «serían menester 7 millones para las cosas movidas y por mover este año».[14]

En la primavera de 1586, el pontífice se arrepintió de su ofrecimiento de pagar un tercio del total e informó al embajador español en Roma de que una subvención papal era superflua, ya que el rey tendría que invadir Inglaterra de todos modos para «la venganza de ofensas particulares, la conveniencia para la cosa de Holanda y la imposibilidad de poder de otra manera asegurar la navegación de sus Indias» (el embajador Olivares especuló que la educación italiana del papa le hacía ver la «ofensa y venganza» como el resorte principal de todos los asuntos públicos). Finalmente, Sixto accedió a contribuir con un millón de ducados, pero solo una vez que tuviera la prueba de que la invasión había tenido lugar: exigía la confirmación, certificada por un notario, de que la Armada había salido de Lisboa o de que el ejército había desembarcado en Inglaterra, y permitía a Felipe elegir el «desencadenante» del pago. El rey se inclinó finalmente por esta última opción, considerando que era más probable que Parma lograra encontrar la forma de hacer desembarcar su ejército que el hecho de que Santa Cruz hiciera llegar su flota al mar. Su error le costaría un millón de ducados.[15]

La desconfianza del papa parece haber despertado las sospechas del rey; en el reverso de una carta de Roma, Felipe reflexionaba sobre el peligro de que Sixto muriera inesperadamente: su sucesor podría negarse a cumplir el compromiso. En noviembre de 1586, estas dudas se convirtieron en exigencias: todos los cardenales debían jurar que, en el caso de que muriera Sixto, si eran elegidos papa cumplirían su promesa de pago. El rey reconoció el riesgo que esto suponía: «Aunque el querer tratar de esto (pues quizá pedirá Consistorio) podría ser contra el secreto, todavía importa tanto que es punto para no le olvidar, pues a no quedar asegurado nos podríamos hallar burlados». Finalmente, las partes resolvieron sus dificultades y el 29 de julio de 1587 dos banqueros romanos recibieron un depósito especial de un millón de ducados en oro del tesoro papal, pagadero tan pronto como un notario público comprobara que Parma había desembarcado en Inglaterra. Ese mismo día, Sixto acordó que Felipe nombrara un nuevo gobernante de Inglaterra dispuesto y capaz de restaurar y mantener la fe católica. Hasta la investidura de ese candidato, la tarea de recatolizar Inglaterra se encomendaría al cardenal William Allen, el

sacerdote católico inglés de mayor rango en el exilio, asistido por miembros de las diversas órdenes religiosas que viajaban con la Armada y con el ejército de Parma. Estos clérigos también supervisarían la restauración a la Iglesia de todas las tierras y derechos perdidos en la Reforma.[16]

El papa mostró poco entusiasmo por estos términos, pero ahora no tenía otra opción. Con María Estuardo muerta y Francia paralizada por la guerra civil, la restauración del culto católico en Inglaterra dependía totalmente de los esfuerzos de Felipe II. Para el rey, además, la batalla de voluntades con Sixto implicaba tanto pérdidas como ganancias. Había dedicado innumerables horas a estas tortuosas negociaciones —las cartas de Olivares llevan muchas más anotaciones holográficas suyas que las cartas de Parma—, pero, aun así, el dinero depositado solo estaría disponible durante cuatro meses: a menos que los banqueros recibieran la certificación acordada del desembarco de Parma antes de noviembre de 1587, el millón de ducados en oro volvería a las arcas del papado.

Peor aún, la insistencia insensata del rey en asegurar el cumplimiento de todos los cardenales hizo que estos, al igual que muchos otros, se enteraran de importantes detalles relativos a la Empresa de Inglaterra. Los holandeses lo descubrieron en diciembre de 1587, cuando capturaron e interrogaron a Oda Colonna, un oficial italiano que servía en el ejército de Flandes y cuyo tío era cardenal. Colonna intentó asegurar su libertad revelando todo lo que sabía sobre la Armada: su financiación, organización y destino. Sorprendentemente, aunque los holandeses enviaron inmediatamente una transcripción del interrogatorio de Colonna a Inglaterra, nadie en la corte de Isabel parece haberlo creído. Hasta mayo de 1588 —cinco meses después—, Walsingham no dio orden de que se hiciera un nuevo interrogatorio al «prisionero Colonna», con carácter de urgencia.[17]

En parte, este extraño descuido reflejaba el dilema al que se enfrentan los gobiernos de todas las épocas: cómo distinguir la verdadera información de la falsa. En el caso de Colonna, el dilema se hizo más intenso porque contradecía directamente los datos sobre las intenciones de España transmitidas por el embajador de Isabel en París, sir Edward Stafford.

A primera vista, Stafford contaba con excelentes cualidades, tanto sociales como profesionales, para ocupar el puesto diplomático más importante de Inglaterra. Su madrastra, María Bolena, era tía de Isabel; su madre era dama de compañía de la reina y a menudo dormía en su alcoba; su esposa, lady Douglas Sheffield, era hermana

del almirante Howard. Stafford había llevado a cabo misiones para Burghley en Alemania y Francia, y había servido como enviado confidencial de Isabel a su pretendiente ocasional, el duque de Anjou. Cuando Anjou llegó a Londres por primera vez, se alojó en casa de Stafford. Por tanto, su nombramiento como embajador en la corte francesa en 1583 no fue una sorpresa, pero Stafford tenía dos inconvenientes. En primer lugar, su esposa había sido amante de Leicester y le había dado al menos dos hijos antes de que él la dejara plantada: los Stafford, por tanto, detestaban al conde, y trataban de socavar la influencia y la de su aliado Walsingham sobre la reina. En segundo lugar, Stafford estaba muy falto de dinero. Se quejó varias veces de que carecía de fondos para desempeñar sus responsabilidades adecuadamente y pidió un préstamo a la reina, aunque esta no pudiera pagarle el sueldo. Como ella no respondió positivamente a su demanda, él empezó a acumular enormes deudas y despilfarró no solo su propio dinero, sino también las importantes sumas que le enviaba la reina para distribuir entre sus partidarios franceses. En febrero de 1587, desesperado por el dinero e indignado por la ejecución de María, reina de Escocia, Stafford se dirigió al embajador Mendoza y se declaró dispuesto a servir a Felipe de cualquier forma posible, menos facilitando la muerte de Isabel, a cambio de dinero.

Durante los siguientes dieciocho meses, el embajador cumplió con lo prometido. Reveló información confidencial que recibía de Inglaterra a Mendoza de forma continuada y envió un flujo de información falsa a Londres sobre las intenciones pacíficas que tenía España. En mayo de 1588, cuando la Armada se estaba preparando para abandonar Lisboa, sugirió que su verdadero objetivo era Argel; en junio, aseguró a Walsingham que pronto zarparía hacia América. El 31 de julio, el mismo día en que las dos flotas tuvieron su primer encuentro frente a Plymouth, Stafford insistió en que la Armada permanecía en La Coruña, demasiado dañada para salir.

Isabel tuvo que equilibrar las noticias tranquilizadoras enviadas por su propio embajador y pariente con las revelaciones alarmistas de Oda Colonna, así como los informes detallados de sus espías en Portugal, España e Italia sobre la escala y el propósito de los preparativos militares, navales y diplomáticos de Felipe. Temiendo lo peor, autorizó una serie de costosas medidas defensivas. Entre 1585 y 1588, la Junta de la Armada construyó o compró 16 nuevos navíos y reparó el resto. También ordenó el embargo de todos los barcos en los puertos ingleses, y de estos comisionados especiales eligió 64 mercantes armados, 33 naves de suministro y 43 pinazas para servir en caso de necesidad con sus propios buques de guerra. Al mismo

tiempo, se reanudaron las reparaciones de las fortificaciones a lo largo de la costa sur y se dieron órdenes de desarmar a los católicos conocidos. Sin embargo, para cubrirse las espaldas, Isabel también inició negociaciones con el duque de Parma. Tan pronto como la reina inglesa firmó el Tratado de Nonsuch con Holanda, en agosto de 1585, le mandó a un enviado explicando su acción y explorando la posibilidad de llegar a un acuerdo.

«Chamuscar las barbas del rey de España»

En la primavera de 1587, Isabel cambió repentinamente de opinión y autorizó una medida mucho más agresiva. Es posible que no supiera de las promesas de Felipe de enviar ayuda tanto de España como de los Países Bajos a Anthony Babington y sus asociados, «con toda brevedad que en la conformidad de lo que yo le avisare», confiando en que «se sirviere Dios de dar el que se pretende y que quizá es llegado el tiempo en que El responda por su causa». Pero tenía muchas pruebas circunstanciales de que, una vez más, el rey se proponía deponerla y destruirla. Por lo tanto, se dirigió de nuevo a sir Francis Drake, que durante algunos meses había estado buscando patrocinadores en Inglaterra y los Países Bajos para una nueva expedición naval «para ayudar al rey de Portugal, don Antonio, o en algún otro servicio». Ahora, la reina le ordenó que se hiciera a la mar con sus barcos «por el honor y la seguridad de nuestros reinos».[18]

¿Qué quería decir esto exactamente? Si la reina llegó a dar instrucciones por escrito para el viaje de Drake, al parecer se han perdido, pero sus acciones posteriores sugieren que le ordenó atacar los puertos donde Felipe estaba reuniendo barcos, hombres y municiones, y hacer todo el daño que pudiera para evitar que las distintas partes de la Armada se unieran. Para ello, Isabel proporcionó seis de sus propios barcos de guerra —casi una quinta parte de la armada— para reforzar a los buques ya reunidos por Drake, sus amigos (entre ellos Hawkins, Winter y Howard) y un consorcio de comerciantes londinenses.

Tan pronto como recibió el encargo de la reina, Drake se dirigió a toda prisa a Dover, donde encontró los barcos de la reina, e inmediatamente navegó con ellos hacia Plymouth, seguido por el contingente londinense. El 12 de abril, menos de tres semanas después, dirigió una flota de 16 barcos y 7 pinazas desde el Estrecho de Plymouth. El mensaje de despedida de Drake a Walsingham mantenía la ambigüedad de su propósito: «El viento me ordena partir. Nuestro barco navega. Que Dios permita que vivamos temerosos de Él, de manera que el enemigo tenga motivos para decir que Dios lucha

por su majestad tanto en el extranjero como en casa».[19]

Se marchó justo a tiempo. Una semana después, la reina volvió a cambiar de opinión, en respuesta a la llegada simultánea a Londres de otro mensaje tranquilizador de Stafford sobre las intenciones pacíficas de Felipe, y de un enviado de Parma para promover las conversaciones de paz. Ahora prohibió expresamente a Drake «entrar por la fuerza en cualquiera de los puertos o refugios del rey, ejercer violencia contra cualquiera de sus ciudades o barcos en puerto, o llevar a cabo cualquier acto de hostilidad en tierra», y envió una pinaza con sus nuevas órdenes a toda velocidad tras la flota. Además, a pesar de todos los intentos por evitar que la noticia saliera de Inglaterra, en París el embajador Stafford se enteró de que Drake pretendía atacar Cádiz y filtró inmediatamente la información a Mendoza, que envió una advertencia a España por correo urgente.[20]

Ninguno de los dos mensajes llegó a tiempo. La pinaza de la reina nunca alcanzó a Drake, que avistó el cabo Finisterre el 15 de abril; y aunque el correo de Mendoza completó el viaje de París a Madrid en once días, solo entregó su mensaje urgente a los cifradores del rey el 30 de abril. La noche anterior, mientras la población de Cádiz se dejaba cautivar por las hazañas de un acróbata en la plaza mayor, Drake y su poderosa flota se habían deslizado hacia el puerto.

Los preparativos para la Armada habían alcanzado para entonces una fase crítica. El almacenamiento de provisiones a largo plazo se encontraba en un estado particularmente delicado, porque en la Europa del siglo XVI los excedentes de alimentos no abundaban. Conseguir abastecimientos de la magnitud que se necesitaba podía ser difícil a cualquier precio si se avisaba con poco tiempo; y, sin latas ni congeladores, todos los alimentos gozaban de una corta vida útil. Se habían hecho pedidos de galletas y salazones a los contratistas de Alicante, Cartagena y Málaga: para satisfacerlos, había que construir 40 nuevos hornos de galletas solo en Málaga. Los agentes del gobierno firmaron un contrato en Milán para un gran envío de arroz; cerca de 200 toneladas de queso vinieron del Báltico, transportadas en 20 cascos de Hamburgo. Otros barcos del norte de Europa trajeron suministros navales esenciales —brea, cordelería, madera y tela para hacer velas— a través de la ruta del norte, alrededor de las islas Británicas, para coger los vientos más fiables y evitar encontrarse con los barcos de la reina, que estaban en el Canal de la Mancha.

Mientras tanto, los agentes de Felipe negociaban contratos a gran escala para el suministro de equipo militar. El duque de Medina Sidonia encargó en Sevilla un gran número de tiendas de campaña, zapatos, cantimploras de cuero y mochilas para las tropas de invasión.

La misma ciudad suministró más tarde picos, palas y gaviones para los pioneros. Según el secretario de Guerra, equipar a tantos nuevos reclutas significaba que «no quede arcabuz, pica ni mosquete en toda España».[21]

Conseguir un número suficiente de barcos adecuados también requería medidas extraordinarias. Para reforzar las flotillas ya reunidas en Cádiz, los puertos vascos y Lisboa, los oficiales del rey embargaron los mercantes privados de todo el mundo ibérico. En diciembre de 1586, el virrey de Sicilia embargó cinco grandes barcos construidos para transportar cargas a granel: el Trinidad Valencera de Venecia, el Rata Santa María Encoronada de Génova, el Anunciada y el San Juan de Sicilia de Ragusa, y el Juliana de Barcelona. Tres meses más tarde, Medina Sidonia embargó 30 buques mercantes holandeses y alemanes en los puertos de Andalucía, entre ellos el Gran Grifón —que se convirtió en el buque insignia de la escuadra de urcas—, el San Pedro Mayor —que pasó a ser uno de los barcos hospital de la flota— y el Santiago —que pasó a ser conocido como «el barco de las mujeres»—. Otros oficiales reales apresaron el San Andrés, un mercante escocés sospechoso de llevar contrabando a Málaga, y el Caridad Inglesa en Gibraltar.[22]

Como la Armada aún no se había convertido en una fuerza coherente, la mayoría de sus componentes dispersos seguían siendo vulnerables a los ataques. Además, la necesidad de mantener la flota principal en Lisboa lista para la acción comprometía seriamente la capacidad de otras regiones costeras para defenderse. Nadie lo sabía mejor que Drake. También sabía que, aunque la Armada acabaría zarpando de Lisboa, la actividad principal se centraba actualmente en el gran puerto del sur de España, que poseía amplias instalaciones para equipar y avituallar las flotas de Indias. Con su amplia entrada, Cádiz podía ofrecer menor seguridad que Lisboa, pero poseía fortalezas, artillería y una poderosa escuadra de galeras. Confiando en su protección, en abril de 1587 había casi 60 embarcaciones ancladas en el puerto: urcas y barcos de cabotaje que cargaban para Lisboa, la flota atunera y mercantes de todo tipo, desde pequeñas carabelas hasta una carraca genovesa de 700 toneladas. Esta abigarrada y desorganizada colección de barcos y provisiones se convirtió en el objetivo del ataque preventivo de Drake.

Sin colores hasta el último momento para evitar su identificación, la flota inglesa entró en el puerto exterior el 29 de abril. Drake destacó inmediatamente dos buques de guerra para tomar el puente de Zuazo, la única ruta por la que un ejército de socorro podría llegar a Cádiz (el puente se muestra claramente en la parte inferior del mapa

de campaña dibujado por William Borough, imagen 24); pero vieron dos galeras que aparentemente custodiaban el lugar. No se dieron cuenta de que las galeras estaban allí para ser carenadas, carecían de tripulación y artillería, y los ingleses se retiraron, perdiendo así su mejor oportunidad de capturar y saquear la ciudad. En cambio, bombardearon la embarcación más grande del puerto exterior, la gran carraca genovesa, y antes de que cayera la noche no solo la habían hundido, sino que también habían quemado cinco cargueros. Al día siguiente, los ingleses quemaron, hundieron y capturaron muchos otros barcos, entre ellos un gran galeón perteneciente a Santa Cruz, así como considerables cantidades de alimentos, municiones y provisiones destinadas a la Armada. Sin embargo, esa tarde Medina Sidonia llegó con compañías de milicia que desplegó para defender la ciudad. También instaló nuevas baterías de costa que comenzaron a enfrentarse a los asaltantes.

Mientras tanto, una flotilla de galeras españolas hizo dos intentos de repeler a los intrusos, pero en ambas ocasiones «el mayor alcance y poder de la artillería» de los barcos ingleses los obligó a retirarse; y en un alarde de valentía, Drake disparó un tiro de grueso calibre sobre la ciudad, impactando en las casas del otro lado. Tras reabastecer generosamente a su flota con las provisiones que había arrebatado al enemigo, el 1 de mayo Drake se preparó para hacerse de nuevo a la mar, pero cuando el viento amainó puso en marcha una extraña exhibición para mostrar su éxito: engalanó sus naves con todas sus banderas y estandartes, y organizó un concierto «con los numerosos instrumentos musicales a bordo de sus naves», mientras intercambiaba regalos con el comandante de las galeras, don Pedro de Acuña. Cuando los hombres de don Pedro regresaron, informaron con asombro de que «todos los que vieron a bordo de su barco, desde los más humildes grumetes hasta los más exaltados soldados, iban vestidos exactamente igual: es decir, [con] telas gruesas del mismo color. Solo Drake vestía de terciopelo». Sir Francis también comenzó a negociar un intercambio de prisioneros con Medina Sidonia: ofreció liberar a 25 marineros de Vizcaya a cambio de 5 ingleses (la tripulación fue el premio de una carabela que se había separado de la flota inglesa y que habían capturado las galeras españolas), pero por la mañana del día 2 de mayo el viento se levantó y Drake se marchó con su flota. A pesar de las «200 culebrinas y cañones» que dispararon las galeras y las baterías de tierra españolas, solo la nave vicealmirante de Borough, el Lion, sufrió algún daño.[23]

Durante algún tiempo, el siguiente destino de Drake después de «chamuscar las barbas del rey de España» (*«singeing the King of Spain's*

beard», como él mismo llamó a su hazaña) fue un misterio. Medina Sidonia envió avisos del posible peligro: a las islas Canarias, a Lisboa y a la corte. Incluso envió uno de sus barcos al Caribe con órdenes de que la flota del tesoro anual permaneciera en La Habana hasta nuevo aviso. Drake tenía otros planes. Tras un intento infructuoso de capturar a la escuadra vizcaína de Recalde en alta mar y un desembarco frustrado en Lagos, el 5 de mayo sus hombres capturaron el castillo y el puerto de Sagres en la costa del Algarve, cerca del cabo de San Vicente, donde se dedicaron a profanar iglesias y se volvieron a abastecer.

Drake había comprobado por sí mismo que «nunca se había oído hablar de una preparación tan grande como la que el rey de España tiene y prepara a diario contra Inglaterra», y se dio cuenta de que «si esas fuerzas se unen, será muy peligroso. Por lo que nuestra intención es (Dios mediante) usar todos los medios posibles para impedirlo». Por lo tanto, interceptó la ruta de abastecimiento de la Armada entre Andalucía y Lisboa, capturando o hundiendo prácticamente cualquier barco que intentara correr el guante del bloqueo inglés. El 27 de mayo informó: «Place a Dios que yo haya tomado barcos, barcas, carabelas y otras embarcaciones más de cien, la mayoría cargadas, algunas con remos para galeras, tablas y madera para barcos y pinazas». Sobre todo, había tomado «dieciséis o diecisiete toneladas de aros y duelas de barril que habrían hecho veinticinco mil o treinta mil toneladas de barriles, con muchas otras provisiones para este gran ejército que el rey de España está preparando». Añade: «Ordené que se consumiera en humo y cenizas por el fuego, lo que no será para el rey un desperdicio pequeño de sus provisiones, además de la falta de sus barriles». A mediados de mayo, un diplomático en Madrid estimó que los ingleses ya habían causado un daño equivalente a 175.000 libras esterlinas.[24]

En ese momento, Drake parecía tener la intención de acechar frente al cabo de San Vicente hasta que se le ordenara lo contrario y rogó a la reina que enviara refuerzos. Sin embargo, unos días después se dirigió a las Azores. Muchos de los barcos mercantes londinenses, con sus tripulaciones diezmadas por la enfermedad, decidieron volver a casa, acompañados (para furia de Drake) por Borough en la dañada vicealmiranta Lion; pero el 19 de junio, frente a la isla de São Miguel, el resto de la flota inglesa (una vez más, no mostró sus colores hasta el último momento) capturó la carraca portuguesa São Phelipe, que había invernado en Mozambique y viajaba a casa sin escolta. El 7 de julio de 1587, Drake entró en el puerto de Plymouth con el enorme navío y un cargamento valorado posteriormente en 140.000 libras. La

reina le obsequió con una magnífica recompensa por sus hazañas: la «joya de Drake».[25]

A las Azores (otra vez)

Felipe y sus ministros se esforzaron por reparar los daños. Ciertamente, la pérdida de tantos barcos fue un duro golpe —muchos de los buques que finalmente zarparon con la Armada eran de una calidad inferior a los que habían perdido en Cádiz— y la destrucción de los pertrechos (especialmente, como había señalado Drake, los aros y duelas de barril) también resultó fastidiosa. Sin embargo, quedaba más que suficiente para abastecer a una Armada imponente, y la acumulación de barcos, hombres y municiones en Lisboa continuó a buen ritmo. La escuadra vizcaína de Recalde eludió a Drake, y entró sana y salva en el Tajo en mayo; el veterano tercio de Sicilia, al mando de don Diego Pimentel, varado en Gibraltar por la presencia de Drake frente al cabo de San Vicente, marchó por tierra y llegó a Lisboa en julio.

La principal preocupación de Felipe y sus consejeros era que la incursión de Drake pudiera formar parte de alguna empresa mayor. En concreto, una vez que se enteraron de su partida hacia las Azores, su preocupación se centró en la seguridad de las flotas que tenían previsto llegar desde América y Asia. Medina Sidonia había advertido a la primera de que no se moviera, pero el rey necesitaba desesperadamente el tesoro que transportaba para pagar los preparativos militares y navales; además, los demás barcos que volvían de India aún no tenían noticias de la presencia de Drake.

El rey no podía decidir qué hacer a continuación, y emitió una serie de órdenes y contraórdenes en un vano intento de controlar la situación naval, que cambiaba constantemente. En junio, ordenó a los mercantes que traían municiones de Italia y que se refugiaban de Drake en los puertos de Andalucía, que se dirigieran a Lisboa escoltados por las galeras que defendían Cádiz y los galeones de la guardia de Indias allí reunidos. Tan pronto como llegaran al Tajo, Santa Cruz debía conducir estos buques de guerra, junto con los que ya comandaba, a las Azores, en persecución de Drake. Dado que los vientos contrarios mantuvieron a la flota andaluza en Cádiz, el 5 de julio Santa Cruz pidió permiso para navegar únicamente con los barcos que ya estaban en Lisboa. El rey accedió, y a continuación envió órdenes a Andalucía de que, aunque los mercantes y las galeras debían partir hacia Lisboa lo antes posible, los galeones de la guardia de Indias debían dirigirse directamente a las Azores. El 15 de julio, Santa Cruz y Recalde condujeron 38 barcos de guerra con 6.000

soldados por el Tajo hasta las Azores, donde esperaron a las flotas del tesoro. Para entonces, sin embargo, el comandante de la escuadra andaluza, don Martín de Padilla, estaba a medio camino de Lisboa y el correo que llevaba el nuevo mandato del rey no le llegó hasta el 20 de julio. Enseguida ordenó a los galeones de escolta que pusieran rumbo a las Azores. Pero entonces el rey se enteró de que había más asaltantes ingleses al acecho por la costa de la península y temió que si los galeones de escolta viajaban solos, pudieran ser interceptados y arrollados; les ordenó que permanecieran con Padilla. Don Martín recibió esta orden más tarde, el 20 de julio, y retiró los galeones recién despachados. Entonces llegó a El Escorial la noticia de que se habían avistado corsarios berberiscos pasando por el Estrecho de Gibraltar, y el rey temió que pudieran atacar Cádiz en ausencia de las galeras; así que el 20 de julio ordenó a Padilla que regresara a Cádiz tan pronto como hubiera escoltado el traslado a Lisboa. Finalmente, el 30 de julio, tras recibir nuevos informes alarmantes sobre la fuerza y las intenciones de la flota inglesa, el rey ordenó que las galeras regresaran a Cádiz inmediatamente desde donde estuvieran. Padilla llegó a Lisboa el 4 de agosto. Allí recibió la nueva directiva real cuatro días después y partió hacia Cádiz esa misma noche.[26]

Este sorprendente capítulo de contradicciones muestra el estilo estratégico de Felipe en su peor momento. Convencido de que solo él tenía «entera noticia del estado en que se hallan al presente las cosas en todas partes» (véase el capítulo 6), el rey no podía resistirse a microgestionar todas las operaciones; y cuanto más se apartaba la realidad de su plan, más veía las cosas que quería cambiar. Durante un tiempo la providencia pareció sonreírle. Un convoy de 106 naves procedentes de América, con tesoros y mercancías por valor de 16 millones de ducados, llegó a las Azores y a la seguridad de las naves de Santa Cruz el 26 de agosto, y el marqués las escoltó de vuelta a Cádiz, dejando a Recalde con su escuadra para proteger las carracas de la India portuguesa que aún estaban en camino. En efecto, Santa Cruz no regresó a Lisboa hasta el 28 de septiembre; Recalde, que debía escoltar una carraca más, no llegó hasta el 10 de octubre.

El regocijo provocado por estas impresionantes hazañas de coordinación acabó con el pánico que Drake había provocado en toda la península Ibérica. Durante el verano, Lisboa había sido testigo de sentimientos antiespañoles, con muchos portugueses murmurando que no se había perdido ninguna carraca a manos de los enemigos bajo los predecesores de Felipe, y comentando que sus nuevos amos «querían llevarse lo mejor de todo lo bueno de Portugal». Mientras tanto, en Madrid, los diplomáticos extranjeros llenaban sus despachos con

noticias de las últimas hazañas (reales y rumoreadas) de Drake, con especulaciones sobre cuál sería su siguiente movimiento y con críticas a la aparentemente ineficaz respuesta del gobierno. Según un embajador, el rey llegó a «jurar por la vida del príncipe, su hijo, que se vengaría». Luego, tras oír cómo se hablaba en Madrid de su retraso en hacer llegar su flota al mar, exclamó: «¡Así que ahora me han perdido el respeto hasta en Madrid, y dicen que todo el daño que Drake ha hecho y sigue haciendo se debe a mi indolencia!».[27]

Sea o no cierta esta anécdota, la incursión de Drake obligó al rey a replantearse toda la Empresa de Inglaterra. A nivel táctico, ya que ahora estaba claro que había un estado de guerra con Isabel, Felipe decretó que a los marineros ingleses que habían capturado sus barcos había que tratarlos como prisioneros de guerra, no como piratas (hasta ese momento se había decapitado a capitanes, patrones y pilotos, y al resto lo habían enviado a galeras).[28] A nivel estratégico, la necesidad de un asalto directo a Inglaterra parecía más acuciante que nunca. En palabras de don Juan de Idiáquez, un vasco cuya familia había sido durante mucho tiempo prominente en el gobierno central y que ahora era secretario de Estado de Felipe, «que lo que ingleses se apoderan de Holanda y Zelanda, junto con lo que infestan las Indias y la mar, es de manera que no basta vía defensiva a cubrirlo todo, sino que obliga a meter el fuego en casa» para obligarlos a retirarse de «los Estados Bajos, y acabar por aquí de allanar aquella gomia que consume el dinero y gente de España». Un poco más tarde, otro ministro real emitió un mensaje igualmente beligerante a raíz del asalto a Cádiz. La Empresa de Inglaterra, afirmó al nuncio papal en Madrid, era ahora aún más esencial, tanto para garantizar la seguridad de las flotas que navegaban entre España y América como para mantener la «reputación del rey, para evitar ser sometido cada día a percances similares como este». La cuestión crucial a la que se enfrentaba Felipe ahora era cómo lograr estos ambiciosos objetivos.[29]

CAPÍTULO 8

La Armada cobra forma

Revisar el plan maestro

Las hazañas de Drake obligaron a Felipe II a revisar toda su estrategia para la Empresa de Inglaterra, con la que Parma nunca estuvo de acuerdo. Ya en abril de 1586, incluso antes de que el rey le enviara por primera vez su plan general, el duque se quejaba de que todo el mundo conocía las intenciones de España, por lo que la Empresa carecería del elemento vital de la sorpresa. La entrega que se le hizo de la espada papal, el mismo símbolo de virtud cruzada que se había concedido al duque de Alba en relación con el complot de Ridolfi, también era una prueba de la publicidad no deseada y la falta de seguridad que rodeaba toda la operación.

Durante varios meses —una muestra, al parecer, de su desaprobación—, Parma se guardó sus opiniones sobre el plan del rey hasta el 30 de octubre, cuando enumeró todas sus dudas en una larga carta. En primer lugar, preguntó al rey sin rodeos si España podía permitirse la operación, ya que el coste de reunir fuerzas suficientes en Flandes para defender las recientes conquistas, así como para conquistar Irlanda e Inglaterra, les dejaría en un estado penoso. «Osaré decir con la llaneza que suelo —escribió el duque—, que si vuestra majestad no se hallare con forma para poder cumplir bastantemente con ella como conviene para empresa tan grande, soy de parecer que antes se difiera o deje de hacer que comenzarla sin el fundamento que es razón.» Si el rey deseaba persistir en su plan, siguió diciendo Parma, debería considerar una segunda cuestión. «Cuanto a la Armada que habrá de acudir de esos reinos en socorro y ayuda de la Empresa, me parece será convenientísimo esté en ser para poderlo hacer en el mismo tiempo, porque temo que lo de la diversión por la vía de Irlanda podría ser de notable daño.» Por un lado, argumentó el duque, Isabel podría deducir que habría un segundo ataque y reunir tropas en el extranjero para su defensa; por otro lado, la Armada bien podría ser incapaz, por vientos adversos u otras circunstancias imprevistas, de moverse con la precisión que exigía el plan del rey.[1]

La respuesta de Felipe pasaba de la incertidumbre a la irritación. Señaló que había programado la invasión de Irlanda para que tuviera lugar solo dos meses antes del asalto de Parma, por lo que Isabel

apenas tendría tiempo de reclutar mercenarios extranjeros. Predijo que, en lugar de eso, ella retiraría tropas del sureste de Inglaterra para servir en Irlanda y se reduciría así la oposición al ataque de Parma por el Canal de la Mancha. No obstante, las reservas que mostraba su franco subordinado minaron la confianza del rey. En un momento de su carta, pidió a Parma que considerase si sería mejor para la Armada desembarcar en la isla de Wight en lugar de hacerlo en Irlanda. En un añadido hológrafo explicaba con cierta desgana «que la Armada de acá no se puede excusar de hacerse por asegurar lo de Portugal, y otras cosas, ya que así, estando hecha y con mucha costa, será bien no perderla sin hacerse algo con ella si por acá no fuere menester».[2]

Esta muestra de vacilación animó a Parma a componer una crítica aún más contundente del plan real. En enero de 1587 condenó sin ambages tanto la idea de hacerse con un trampolín irlandés como la de realizar un desembarco previo en la isla de Wight. El rey (sugirió audazmente su sobrino) debería concentrarse en una sola cosa: si tiene que haber una Armada, entonces que navegue directamente hacia la costa flamenca y haga que los mares estrechos sean seguros para que el ejército de Flandes efectúe su travesía.

Una vez más, el rey vaciló. Al repasar las numerosas críticas y quejas de su sobrino, se topó con una objeción demoledora que, sin embargo, olvidó más tarde. En una oración notablemente enrevesada, Felipe expresó su ansiedad por…

> … lo que se aventura en meter una armada como esta al tiempo que ha de ser, que los suele hacer bien ruines dentro del Canal para andar entre Francia y Inglaterra sin tener puerto seguro en la una ni la otra parte, ni en Flandes, si no es Dunquerque, que tras ser solo, no es capaz de navíos de este porte, que sería contrastar con el tiempo, además de las otras ventajas que a la larga y con la noticia más particular de aquellas costas podrá tener allí la armada enemiga, que todo es de consideración y así lo quedo mirando.[3]

El rey no miró muy lejos, tal vez debido a un contragolpe recibido de su principal asesor político en Madrid al mismo momento. «Sube tanto la costa de esta Empresa [de Inglaterra] en lo de Flandes y de acá (como se ve en las relaciones) que me ha hecho titubear antes de escribir este papel» —se disculpó don Juan de Idiáquez—,

> pues a ser voluntaria dudara si se debía hacer, porque hay regla antigua en contrario: que se deben escusar las empresas voluntarias en que es más la costa que el provecho. Y en esta no se puede esperar renta que iguale a la costa del conquistar y conservar, aunque se apropiase aquel reino, ni riqueza por una vez que descuente la costa de la empresa poniendo en otra cabeza aquella corona.

Sin embargo, prosigue don Juan: «Ahondando la materia, parece la empresa forzosa por obligación de defensa, desnuda de ofensa y ambición, porque tan extendidos estados como son los de vuestra majestad, no se pueden cubrir ni guardar sino con tal rigor del castigo sobre quien una vez se le atreve, que este quede quebrantadas las fuerzas y los otros temblando del ejemplo». Por lo tanto, Felipe debía destruir el estado de Isabel Tudor. Para que al rey no le convenciera la lógica estratégica, Idiáquez desplegó otro argumento que sabía que prevalecería:

> Tras todo esto, será tan acepto servicio a Nuestro Señor que no es posible que Su mano, así en la ejecución de esta obra como en todo lo demás después de ella, no muestre en vuestra majestad y sus cosas visiblemente como paga a quien así le serve, y creo que es obligación servirle cada uno conforme a sus fuerzas, pues las fuerzas Él las da por quien es, y da las pudiendo quitarlas. Y en vuestra majestad muestra tanto su poder y favor que se puede tomar esto por prenda cierta del suceso de todo lo que se emprendiere por serle agradecido.[4]

Confiado en que sus argumentos convencerían al rey, el 28 de febrero de 1587 Idiáquez recordó al duque de Medina Sidonia (encargado de reunir las naves que zarparían de Andalucía hacia Lisboa como segunda oleada de apoyo) que el verdadero propósito de la Armada era conseguir que los ingleses se retiraran tanto de los Países Bajos como de las Américas; «y cuando esto no pueda ser de primer salto en lo principal, que a lo menos se les tome Irlanda, para que sirva de prenda para trocarla por las plazas que tienen en los Estados Bajos... o de escalón para hacer la misma empresa de Inglaterra». Al parecer, esto convenció al rey, porque los preparativos continuaron a buen ritmo, tanto para el desembarco de distracción de la Armada en Irlanda como para la invasión de Kent desde Flandes.[5]

Sin embargo, con el paso del tiempo, Felipe comenzó a retocar su plan maestro. Preguntó a Medina Sidonia si los galeones de escolta de la guardia de Indias, ahora reunidos bajo el imponente castillo del duque en Sanlúcar de Barrameda, deberían destinarse a reforzar a la Armada. Al principio, la sugerencia horrorizó al duque, que señaló que «de la comunicación de estos dos mundos depende la riqueza y poder que se tiene en este para acudir a lo que se ofrezca», pues el tesoro de las posesiones transatlánticas de Felipe constituía la sangre vital de todo el Imperio; pero el asalto de Drake a Cádiz le hizo cambiar de opinión. Ahora estaba a favor de añadir a la Armada no solo los galeones de escolta, sino también los barcos mercantes más grandes reunidos para la próxima flota transatlántica, así como las

galeazas de Nápoles y los barcos embargados para transportar tropas y municiones desde Sicilia a España. Recomendó además formar estas unidades separadas en una sola flota que navegaría unida a Lisboa. El rey estuvo de acuerdo y emitió las órdenes pertinentes.[6]

Más adelante, en junio de 1587, Felipe decidió que Irlanda era, en efecto, una cabeza de puente demasiado lejana. Así se lo comunicó a Parma:

> La armada de acá, por haber de ocuparse primero en recoger y asegurar las flotas que vienen de Indias, no creo que ha de ser posible que llegue al Canal antes de vuestra pasada; lo cual no será de inconveniente sino en conformidad de lo que está concertado, porque así la persona que acá enviaste, como vos después de su vuelta, no pedíades esta armada antes sino después, para daros calor y hacer otros efectos a que entiendo que llegará a tiempo.

Por tanto, «lo que mejor me parece es que casi todo a un tiempo o con la menos diferencia que se pudiere se les llame por tres partes: invadiendo vos de la vuestra y haciendo diversión por la de Escocia los de aquel Reyno, ayudados con la gente y dinero que aquellos confederados católicos han pedido, y cargando la armada de acá sobre isla Wight y Southampton y acudiendo a lo que más se ofreciere, con que, como muy bien decís, se tendrán más cerca las fuerzas que si fuese la armada a Irlanda».[7]

Tras este dramático anuncio, el rey guardó un silencio relativo durante casi un mes. A los historiadores les ha resultado difícil explicar este paréntesis, pero la razón es sencilla: la salud de Felipe se deterioró de forma repentina. Mucho antes de la incursión de Drake, se percibía un profundo cansancio en sus directrices. «Podréis enviar otro día memorial de estas cosas —escribió a un secretario el 6 de febrero de 1587— para verlo con lo demás; aunque según lo que pasa estos días, no sé cuándo.» Al día siguiente, se quejaba: «No os puedo enviar [más] por ahora porque estoy con mucho catarro, y no cierto para leer y escribir». A pesar de todo, el rey siguió adelante. El 9 de febrero se quejaba de que le seguían trayendo papeles para que los leyera y firmara a las diez de la noche («¡mirad qué buen remedio para el catarro!»); y el 14 de febrero se lamentaba: «Ha buen rato que estoy en estos papeles […] y […] entretanto que he estado en ellos me han traído diez o doce pliegos, que los más me quedarán para mañana». El rey dejaba papeles sin leer cada vez con más frecuencia, porque, decía, «me falta tiempo» o «por no tener ahora la cabeza».[8]

Justo después de enterarse de la incursión de Drake en Cádiz, Felipe cayó gravemente enfermo. A finales de mayo solo podía ocuparse de los papeles más urgentes. A mediados de junio, su ayuda

de cámara lamentó que el rey estuviera tan inquieto: «Fáltame aquella hora después de haber dormido su majestad que es la mejor para leerle papeles, porque se hace a solas y con descanso suyo [para escuchar]». Diez días más tarde, el mismo ayuda de cámara se lamentaba: «Los ojos de su majestad están con su corrimiento, y los pies temerosos y la mano convaleciente, y el mundo suspenso».[9]

Parte del problema residía en la insistencia de Felipe en microgestionarlo todo. Es cierto que había llegado a confiar en don Juan de Zúñiga, que había redactado el plan general de la Armada, pero Zúñiga murió en noviembre de 1586. Esto dejó un vacío en el centro del poder. En mayo de 1587, al comienzo de la enfermedad del rey, el secretario del Consejo de Guerra expresó a un colega su frustración porque «se gasta mucho tiempo en consultar y su majestad tarda en responder y así se pierde lo que no se podrá cobrar».[10]

Medina Sidonia acudió al rescate. Haciendo gala de su experiencia en hacer zarpar flotas, reunió 86 navíos frente a Sanlúcar, y el 11 de julio de 1587 vio cómo don Alonso de Leyva los dirigía hacia Lisboa, a 500 kilómetros de distancia. La flota incluía las grandes naves de las futuras escuadras de Levante y Andalucía, las 4 galeazas napolitanas y 28 urcas. Tres semanas más tarde, todos entraron sanos y salvos en el Tajo, disparando salvas con tal exuberancia que un testigo afirmó que el humo no le dejaba ver el mar. Leyva tomó el mando de todas las naves que ahora estaban en el Tajo hasta el regreso de Santa Cruz, y el 5 de septiembre informó al rey de que «su» flota estaba lista para partir de Lisboa en cuanto Santa Cruz y sus buques de guerra regresaran de las Azores.

Un diálogo de sordos

¿Qué debía hacer ahora la Armada, por fin unida? Zarpar contra Inglaterra tan avanzado el año entrañaba graves riesgos. Algunos recordaron el destino de la expedición de Carlos V contra Argel en 1541, cuando el emperador desoyó todos los consejos profesionales y comenzó su campaña en septiembre. Un mes más tarde, las tormentas destruyeron la mitad de su flota (más de 100 barcos) y gran parte de su equipo (entre el que había 200 piezas de artillería y 2.000 caballos). Incluso antes de que Santa Cruz regresara a Lisboa, el Consejo de Guerra de Felipe expresó su temor a tener un resultado similar. «Por la incertidumbre que hay de los tiempos en que la dicha armada podría volver —razonaron—, y no saberse las fuerzas que traerá, ora sea por haber encontrado al enemigo y peleado con él y en el combate recibido algún daño, o por temporales de mar, o que la gente se le hubiese enfermado [...] no puede juzgar ni prevenir los

efectos que pudiese hacer después de vuelta con las dichas flotas.» En resumen, como concluía un consejero: «Ya este año parecía que no se podría hacer empresa ninguna de más importancia que asegurar las flotas».[11]

Felipe, ya restablecida su salud, rechazó enérgicamente tal cautela. En su lugar, el 4 de septiembre de 1587 emitió otra serie de instrucciones detalladas para la Empresa de Inglaterra, tanto a Santa Cruz como a Parma. El propósito, reiteró el rey, seguía siendo el mismo: restaurar Inglaterra para la Iglesia católica y poner fin a los ataques ingleses contra los intereses de España. Dos párrafos después explicaban que los desafortunados retrasos causados por la incursión de Drake, la necesidad de escoltar a casa las flotas del Tesoro y los esfuerzos de Isabel por conseguir apoyo extranjero, no dejaban tiempo para asegurar una base en Irlanda antes de pasar a invadir Inglaterra. Por ello, Santa Cruz debía conducir todas las naves reunidas en el Tajo: «En el nombre de Dios, vaya derecho al Canal de Inglaterra y suba por él adelante hasta dar fondo en el cabo de Margate, habiendo primero enviado aviso al duque de Parma de como se le va acercando». El rey afirmaba que «el surgidero de Margate es bueno y sin defensa»; que «mal podrá defenderle nadie el puerto» de Margate contra las tropas a bordo de la Armada; y que, desde Margate, los navíos de Santa Cruz serían «a que no se puedan juntar los navíos del río de Londres, y de allí al levante de la isla con los del mediodía y poniente de ella». Por lo tanto: «Mal podrá el enemigo recoger armada con que se atreva a ir a buscar la nuestra.» Felipe también afirmó que había dado instrucciones a Parma para que, «en viendo así asegurado el paso con el armada puesta sobre el dicho cabo […], pasará de presto todo el campo que tiene en navíos chicos, de que para sólo tránsito habrá abundamiento en aquellos puertos».

El rey prohibió las objeciones al nuevo plan con su habitual retórica providencial. «Bien se ve que es harto aventurar navegar con gran armada de invierno y más por aquel Canal y sin tener puerto cierto», concedió; pero «Dios (cuya es la causa), se ha de esperar que le dará bueno de Su mano».[12]

Las instrucciones dejaban sin respuesta algunas cuestiones vitales. En primer lugar, antes de asegurar Margate y su ensenada, ¿debía la Armada dirigirse a los puertos de Flandes, donde encontraría al ejército de Parma completamente embarcado y listo para cruzar, o debían las barcazas de invasión dirigirse solas a la costa de Kent y encontrarse allí con la flota? Y en el primer caso, ¿cómo salvarían los barcos de gran calado de la Armada los bajíos y bancos de arena que bordeaban la costa flamenca? O, en el segundo caso, ¿cómo podría

una flota anclada en Margate proteger los transportes de tropas de los ataques de las escuadras de bloqueo holandesas e inglesas?

Las instrucciones paralelas enviadas a Parma no arrojaban ninguna luz sobre estas cuestiones vitales. El rey le dijo a su sobrino lo siguiente:

> He resuelto que el Marqués de Santa Cruz, en llegando con las flotas al cabo de San Vicente, que se espera será de hora en hora, dejándolas allí entregadas a las galeras de España, pase luego la vuelta de Lisboa, y recogiendo allí de presto lo que le está esperando, vaya, en el nombre de Dios, derecho al Canal de Inglaterra y suba por él adelante hasta dar fondo en el cabo de Margate.

El rey prometió a Parma que la flota avisaría con antelación de su aproximación, y continuó: «Y que vos estéis tan a punto que, en viendo así asegurado el paso con el armada puesta sobre el dicho cabo o andando sobre las vueltas a la boca del Támesis si el tiempo le diere lugar, paséis de presto todo el campo en las barcas que tendréis prevenidas». El rey repitió su promesa de que, hasta que el ejército estuviera a salvo, la Armada se concentraría en mantener a raya los barcos enemigos; y ordenó a Parma, por su parte, que no se moviera de la costa flamenca hasta que llegara la flota. Pero no escribió ni una palabra sobre cómo cruzaría Parma los 80 kilómetros que separan Dunkerque de Margate. Fue, cuando menos, un descuido desafortunado.[13]

Como de costumbre, el rey comunicó sus instrucciones tanto a Lisboa como a los Países Bajos por correo, en lugar de enviar un mensajero especial preparado para responder a las preguntas sobre el plan. También ordenó a Parma que dejara de quejarse y lo reprendió:

> No puedo dejar de acordaros que, fuera de la resolución de la empresa y de la elección que hice de vuestra persona (que es lo que salió de mí), todo lo demás que se ha dispuesto en lo de por allá y los medios y forma de ella ha sido pura traza vuestra, de que vos sólo sois autor, y que para prevenirla y ejecutarla os he dado en gran abundancia todo lo que se me ha pedido y ha sido menester.[14]

Debían cesar todas las críticas al plan.

Santa Cruz recibió un bombardeo similar a su regreso a Lisboa el 28 de septiembre. Una misiva real del 10 de octubre terminaba así: «No hay que gastar tiempo en consultas y respuestas, sino apresurar la ejecución y avisarme si podrían ganarse algunos días del término que mi sobrino os señalará —como, siendo posible, os encargo». Dos semanas más tarde, el rey le recriminó al marqués con rencor «que en

un mes, que hará muy presto que llegasteis, no se haya puesto todo en el punto que me había prometido y que tanto conviniera». Y continuó: «Ver perder una hora […] me lastima lo que no podréis creer. Y así os encargo y mando expresamente que partáis en todo este mes». Casi a diario salían de la mesa del rey en El Escorial otras cartas hacia Lisboa, a las cuales el marqués respondía con excusas que iban desde los eternos problemas logísticos hasta los daños causados por un ciclón que azotó el Tajo el 16 de noviembre. Cuando el rey restó importancia a sus objeciones, Santa Cruz finalmente perdió los estribos: «Si su majestad sigue insistiendo, navegaré con la Armada como soldado particular, pero no como su comandante».[15]

Este diálogo de sordos asombró a los diplomáticos de Madrid, que seguían de cerca los progresos de la Empresa de Inglaterra. A mediados de noviembre, el embajador veneciano, Jerónimo Lippomano, obtuvo una copia de la mesurada refutación de Santa Cruz a una de las irreales diatribas del rey y se preguntó por qué Felipe se negaba a creer a su almirante más experimentado. Lippomano concluyó que podría haber tres posibles razones. En primer lugar, a Felipe siempre le resultó «difícil cambiar de planes, una vez que había tomado una decisión». En segundo lugar, su confianza suprema «en el curso de su buena fortuna» le llevaba a suponer que Dios recompensaría sus esfuerzos siempre que cumpliera plenamente su parte. Por último, gracias a la gran cantidad de información de que disponía, Felipe siempre veía las operaciones de cada teatro en un contexto internacional, lo que le hacía ponerse nervioso y querer actuar antes de que cambiara la situación favorable. Dos semanas más tarde, el colega de Lippomano, Khevenhüller, hizo una observación similar: «Si los turcos emprendieran algo, incluso con solo ciento cincuenta galeras, le causaría [al rey] grandes dificultades y esfuerzos, porque el océano [Atlántico] está ahora lleno de barcos ingleses y piratas que están haciendo grandes daños». Sin embargo, Khevenhüller continuó: «Cuanto más duren los preparativos de la Armada, menos preparada estará para zarpar. Ahora solo hay 5.000 soldados listos: el resto están muertos o han huido […]. Le ha costado tanto dinero al rey, ciertamente más de dos millones de ducados hasta ahora y, sin embargo, no ha hecho nada».[16]

Aunque Felipe nunca vio ninguno de estos análisis pesimistas, seguramente habría estado de acuerdo con ellos. Con frecuencia les repetía a sus subordinados que, aunque ellos comprendieran las necesidades de su propio teatro de operaciones, a él le correspondía centrarse en la «visión de conjunto». En septiembre de 1587 advirtió a Parma: «Ved ahora, si tras esto hubiese de caer todo en vacío y se

pasase esta ocasión, cuales quedaríamos el año que viene con una armada del Turco en Italia si hace paz con el Persiano, de que trata calientemente»; y, además, los franceses podrían reconciliarse, hacer las paces, y evitar que España se conquistara Inglaterra. Un mes más tarde, Felipe le recordó a Santa Cruz «que va por días y por horas el acertarse o errarse negocio que tan grandes bienes o males puede traer tras sí».[17] También le obsesionaba que cada retraso en la ejecución de su plan maestro hacía disminuir la Hacienda Real. Cada día que pasaba, la Armada le costaba 30.000 ducados, y el ejército de Parma otros 15.000. Por este motivo, Felipe dijo a sus ministros en Madrid: «A la verdad hay mucho que hacer ahora en haber dinero, que importa tanto, que todos habríamos de entender solamente en ello y no en otra cosa ninguna; y por buenos sucesos que haya, sin dinero no sé qué ha de ser de todo aquello, para que es tanto menester, si Dios no hace milagro». El rey hizo todo lo que pudo: en marzo de 1588 incluso vendió las joyas de su difunta esposa Ana de Austria para recaudar fondos para la Empresa, y todos los sábados exigía una relación de la cantidad de dinero que había en su Hacienda y determinaba personalmente qué obligaciones podían cumplirse y cuáles debían esperar.[18]

Felipe pronto tuvo otro motivo para preocuparse. El 30 de septiembre de 1587, tras enterarse de que Santa Cruz había regresado por fin de las Azores, informó a Parma de que toda la Armada ya estaba lista para zarpar contra Inglaterra. Por si Isabel trasladaba su flota a Plymouth en respuesta a esta amenaza y dejaba el estuario del Támesis desguarnecido, instó a su sobrino a cruzar el Canal en solitario y lanzar un ataque sorpresa. Posiblemente aprovechando los informes de sus agentes en Lisboa de que en realidad la Armada distaba mucho de estar «lista para zarpar contra Inglaterra», Parma expresó su entusiasmo por el drástico cambio de plan y se jactó ante el rey el 14 de noviembre:

> Estoy muy resuelto, en nombre de Dios y con su Santa ayuda, de ponerme a la marina para los 25 de este […]; y no se entendiere que haya armada en el Canal que nos lo pueda estorbar, y si la divina bondad fuere servido llevarnos en salvo a tierra y de favorecernos como nos promete la justicia de la causa […], espero que daremos a vuestra majestad buena cuenta de nosotros.[19]

Ahora al rey le entró el pánico. Temía que, si Parma había emprendido realmente su aventura en solitario, pudiera quedarse varado sin la flota de España. Por ello, envió un aluvión de cartas instando a Santa Cruz a dirigirse al Canal, aunque solo pudiera llevar

48 navíos (10 de diciembre) y, finalmente, aunque solo pudiera llevar 35 (21 de diciembre). Parma, por su parte, recibió otro aluvión de cartas reales en las que le preguntaba si ya estaba en Inglaterra y, si no era así, cuál era el motivo.[20]

El 31 de enero de 1588, el duque, que al parecer había olvidado su anterior expresión de entusiasmo, respondió furioso a Felipe: «He quedado algo confuso […] con sus reales cartas […] por parecerme que presupone que yo haya efectuado lo que tan expresamente me ha mandado no haga», cruzar el Canal antes de saber que Santa Cruz y su flota estaban listos para proteger la operación: «Vuestra majestad bien sabía, y sabe, que yo con estas barcas» no podía cruzar el Canal a solas:

> y así prudentísimamente me ha mandado por su carta de 4 de septiembre, cuyo capítulo irá con esta, que no pasase hasta que viniese el marqués de Santa Cruz a asegurarme el pasaje […]. Como vuestra majestad puede y debe mandar absolutamente, recibiría [yo] por particular merced que lo hiciese; [pero] el escribirme con este presupuesto tan contrario a la orden y mandato real de vuestra majestad, me tiene con la pena que es razón, a quien suplico muy humildemente sea servido hacerme tan señalada merced de enviarme a mandar lo que habré de hacer.

La carta —quizá la más irrespetuosa y crítica que recibiera Felipe nunca de un subordinado— quedó curiosamente libre de anotaciones procedentes de la pluma real.[21]

Isabel se prepara

Paradójicamente, este diluvio de órdenes y contraórdenes —muchas de ellas interceptadas por espías ingleses— le trajo a Felipe un beneficio inesperado: confundió y agotó a la reina Isabel y a sus ministros. En junio de 1587, Burghley se quejó a un confidente de que la avalancha de asuntos le dejaba «poco tiempo libre para respirar»; y cinco meses más tarde estaba «tan oprimido» por «los montones de asuntos que este tiempo tan ajetreado engendra» que «le aseguro a su señoría que estoy cansado de vivir». Los resultados de la confusión y el cansancio aparecieron en las instrucciones de la reina al almirante Howard, fechadas el 30 de diciembre de 1587, que comenzaban con bastante confianza. «Siendo varias las maneras más creíbles de entender los grandes y extraordinarios preparativos hechos por mar, tanto en España por el rey como en los Países Bajos por el duque de Parma», pero después les sobrevino la duda: «También se supone que dichas fuerzas se emplearán en alguna empresa que se intentará en

nuestros dominios de Inglaterra e Irlanda o en el reino de Escocia».

Incapaz de evaluar estas múltiples amenazas, la reina intentó desbaratarlas todas. Ordenó a «nuestro siervo Drake» que llevara parte de la flota al oeste, donde «navegaría arriba y abajo entre el reino de Irlanda y la parte occidental de nuestro reino», por si una flota española atacaba por sorpresa. Mientras tanto, Howard debería «navegar arriba y abajo, unas veces hacia el norte sur norte y otras hacia el sur [¡el doble tachado es muy significativo!], adonde vuestra propia discreción y juicio os parezca que puede contribuir mejor a desbaratar los intentos y designios» de Parma. Si las tropas reunidas en Flandes intentaban cruzar el Canal o atacar alguno de los puertos holandeses guarnecidos por las tropas de Isabel, Howard debía convocar a Drake para que se le uniera; y a la inversa, si la Armada aparecía en los accesos al Canal, Howard debía enviar refuerzos a Drake. El resultado fue el caos. Según un observador bien informado de Londres: «Nuestros preparativos por tierra avanzan tan rápido como nuestros asuntos marítimos, ya que nos hemos reunido en todas partes y hemos nombrado tenientes y coroneles en cada condado para estar preparados ante cualquier invasión repentina», ya fuera desde España, Flandes, Irlanda o Escocia.[22]

Howard estaba convencido de que la mayor amenaza sería un ataque sorpresa de Parma. En febrero de 1588 navegó hasta Harwich y advirtió a Burghley de que «es un lugar del que hay que preocuparse mucho, porque el puerto no tiene sus semejantes en todos los aspectos, no en este reino, y especialmente mientras tengamos enemigos tan cerca de nosotros como los que hay en los Países Bajos». Era una advertencia que más tarde llevaría a la reina a destinar la mayor parte de sus activos terrestres a contrarrestar una invasión en Essex. Un mes más tarde, de vuelta en Dover, Howard suplicó que le dieran órdenes más claras porque «éste es el año de logros o destrozos. Y es mucho mejor que lloren algunos a que llore toda Inglaterra». Tal vez picada por esta reprimenda, unos días más tarde la reina «ordenó a sir Francis Drake que se dirigiera con su flota a la costa de España para asegurarse de que no se intentaba nada contra Irlanda o Escocia, y en caso de que tuvieran la intención de entrar en los mares estrechos, que allí el señor almirante se enfrentara a ellos con su fuerza».[23]

Entonces, «a la espera de alguna buena conclusión» de sus negociaciones con Parma, la reina volvió a dar largas al asunto. Drake se desesperó y le recordó que si «el rey de España pretendía invadir Inglaterra, entonces sin duda su fuerza era y sería grande en España; y allí haría su trabajo de base o fundamento, por lo que el príncipe de Parma podría tener la mejor entrada, lo que a mi juicio es más de

temer». Por lo tanto, continuó Drake, «para prevenir esto, creo que es bueno que estas fuerzas aquí [en Plymouth] se hagan tan fuertes como [sea posible…], porque están a punto de dar el primer golpe […] y cuanto antes nos hayamos ido, mejor podremos derrotarlos». Suplicó a la reina que trasladara toda su flota a Plymouth y autorizara un ataque inmediato con todas sus fuerzas contra Lisboa. Pero la reina no estaba convencida y envió a Drake «algunas notas particulares y al mismo tiempo la orden de responderlas» sobre «la mejor manera de poner en apuros a las fuerzas que ahora se encuentran en Lisboa». Drake confesó que se basaba en su intuición —«en verdad, aún no se puede responder a este punto»—, pero recordó a su soberana que «la ventaja de tiempo y lugar en todas las acciones marciales es la mitad de una victoria, que si se pierde es irrecuperable». Reiteró su petición para que la reina enviara gran parte de su flota a Plymouth y después a cercar Lisboa. Es obvio que la reina habló de la propuesta de Drake con Howard, Hawkins y Winter en persona hasta que llegaron a un consenso, porque el 27 de abril de 1588 Howard informó a Burghley: «Ahora está decidido que me dirija hacia el oeste con la mayor parte de los barcos de su majestad».[24]

No obstante, Howard permaneció en la corte un mes más. Quizá Burghley convenció a Isabel de que era peligroso enviar a tantos de sus activos navales tan lejos, pero entonces Drake cabalgó desde Plymouth. El 17 de mayo, un miembro del séquito de la reina informó: «El señor almirante permanece en la corte, con la armada de su majestad preparada. Sir Francis Drake también se encuentra allí, con su flota preparada también en el oeste», aunque nadie sabía si «ambos se harían a la mar» o esperarían al resultado de las conversaciones de paz en Flandes.[25] Las decisiones cruciales llegaron poco después. El 20 de mayo, el Consejo Privado autorizó la emisión de 2.000 libras para Drake, «que han de ser llevadas hasta él para ser empleadas» en la preparación de sus barcos en Plymouth; y el 23 de mayo, «por diversas consideraciones», Isabel ordenó que Howard se uniera a Drake en Plymouth. Los dos comandantes debían desplegar sus recursos conjuntos «de la mejor manera posible para impedir que la Gran Armada que se estaba preparando en España intentara algo, tanto contra nuestros dominios de Inglaterra e Irlanda como contra el reino de Escocia».[26]

Howard actuó con rapidez. Condujo a la mayor parte de su flota desde Dover el 21 de mayo y dejó solo una pequeña escuadra al mando de Seymour y Winter para vigilar los mares estrechos. «El viento soplaba a favor», llegaron a Plymouth en cuarenta y ocho horas, y Drake «salió a su encuentro con sus 60 velas muy bien

preparadas». Juntos entraron en la bahía de Plymouth y echaron el ancla. Howard solo pretendía «permanecer estos dos días para dar de beber a nuestra flota» y luego «aprovechar el primer viento para dirigirse a la costa de España», donde esperaba interceptar a la Armada (que había salido de Lisboa una semana antes, pero él no lo sabía).[27]

En efecto, 87 navíos ingleses se hicieron a la mar el 8 de junio, pero los vientos contrarios los mantuvieron «golpeando arriba y abajo con mucho mal tiempo» y al cabo de una semana volvieron a entrar en la bahía de Plymouth para hacerse con más provisiones, pero en esto se encontraron con un gran obstáculo. La flota transportaba casi 10.000 hombres, más del doble de la población de Plymouth, y sus necesidades no podían cubrirse con recursos locales: debían llegar desde Londres, lo que significaba depender de vientos favorables. Howard y Drake hicieron todo lo posible. En julio, el Veedor de las Vituallas los alabó «por colocar a seis marineros en una camarada en el mar» (muy parecido a los camaradas de la infantería española), porque «así sus vituallas duran mucho más»; pero aun así estimó que se tardaría un mes en reunir el suministro de alimentos de otro mes para todos a bordo.[28] A lo largo de la campaña, los comandantes de Isabel se quejaron de que solo tenían alimentos suficientes para mantener a la flota durante unas pocas semanas y, a veces, solo unos pocos días.

Un nuevo comandante para la Armada

Felipe II se enfrentaba a problemas de otro tipo. Pasó las Navidades de 1587 postrado en cama y no pudo levantarse ni para comer hasta el 17 de enero de 1588. No fue hasta el día 20 cuando su ayuda de cámara lo declaró capaz de gobernar su Imperio —y su Armada— una vez más.[29] Durante este vacío de poder llegó a Madrid un furioso y frustrado don Alonso de Leyva. Una semana después de entregar su mando a Santa Cruz, Leyva había rogado al rey que le concediera algún cargo oficial en la flota, «aunque para ello me señalase el oficio de grumete»; pero no llegó ningún nombramiento. En su lugar, el marqués lo ignoró o lo humilló. En enero de 1588, don Alonso abandonó Lisboa y denunció las deficiencias de Santa Cruz ante el Consejo de Guerra en Madrid. En concreto, insistió en que la Armada necesitaba «personas particulares y señaladas para el consejo donde se han de tratar los negocios de ella», incluidos todos los comandantes de escuadra e infantería. También sugirió que tres o cuatro «personas particulares y señaladas» (incluido él mismo, naturalmente) se trasladaran al buque insignia para asesorar constantemente al

marqués. El Consejo aprobó sus recomendaciones. El 28 de enero, Felipe firmó patentes nombrando a todos las personas sugeridas por Leyva y ordenó al marqués que empezara a consultar en la flota a «algunos titulados y otros caballeros de calidad que me han ido a servir en ella».[30]

Estas humillantes restricciones eran en realidad una cortina de humo. Aunque Santa Cruz seguía afirmando que la Gran Flota partiría en breve, el rey ya no le creía. Por eso envió a Lisboa al conde de Fuentes, el duro e ingenioso sobrino del difunto duque de Alba, con órdenes de «poner calor al marqués» y obligarlo a «que diga claramente si quiere ir de aquella forma o quedarse», porque en este último caso se daría la «orden de proveer lo que convenga» y se nombraría a otro comandante.[31]

Felipe también pidió al marqués «que holgaré saber de vos, antes de vuestra partida, la orden que pensáis dar en la navegación que se ha de hacer», y dónde se reagruparían «si, lo que Dios no quiera, os sobreviniese un temporal o fortuna que hiciese apartarse algunas naos del cuerpo del armada». Se trataba de medidas eminentemente sensatas (aunque Felipe nunca antes había interferido de este modo en la discreción operativa de sus comandantes), pero más adelante, en el mismo documento, el rey las socavó a ambas. Después de reafirmar que la Armada no debía intentar nada contra Inglaterra antes de «darse la mano» con Parma, añadió de su puño y letra una garantía: si Parma se enteraba de que toda la flota enemiga se encontraba frente al cabo de Margate «que él procurare enviar allí, a aquel cabo, el mayor esfuerzo de navíos y gente que se pueda» (una garantía totalmente irreal que más tarde crearía un malentendido fatal). Felipe incluso consideró oportuno dar al marqués una lección de táctica. Tras afirmar: «Que como a tal maestro no hay que advertirle para el día de la batalla de la forma de ordenar su armada ni el modo de combatir», procedió a informar a Santa Cruz que «el designo del enemigo será pelear de fuera por la ventaja que tiene de artillería y los fuegos de que vendrá proveído», mientras que «la mira de los nuestros ha de ser embestir y aferrar para que le tienen en las manos».[32]

La lección resultó redundante. Fuentes llegó a Lisboa el 30 de enero y encontró a Santa Cruz gravemente enfermo y sumido en la desesperación, tratando débilmente de dirigir los preparativos de la flota desde su lecho. El marqués alegó que solo esperaba refuerzos de Sevilla antes de partir, a lo que Fuentes bruscamente: «Le respondí: Mirad mi instrucción y veréis que aun de las urcas, habéis de dejar las que no fueren muy a propósito, por no aguardar a poner las demás a punto». Entonces el marqués «volvió a pasar los ojos tres veces por el

remate de mi comisión». Fuentes añadió: «No sé a qué fin».[33]

Incluso en la cúspide de su poder, Santa Cruz había sido un almirante de combate más que un oficial del Estado Mayor; había conseguido que las cosas se hicieran mediante una combinación de grandilocuencia, energía despiadada y toda una vida de experiencia en la guerra. La Armada estaba ahora más allá de tales remedios sencillos y, en cualquier caso, Santa Cruz había perdido la resistencia física y la voluntad de aplicarlos. Según un comerciante escocés en Lisboa, una vez que se enteró de que «había llegado otro gobernador para gobernar Portugal, y que había sido designado para ir con la Armada, la pena y el dolor que [el marqués] tuvo, al no querer ir, fue la causa de su muerte» el 9 de febrero. La Empresa de Inglaterra estaba ahora al borde del colapso.[34]

Tantos meses de malas gestiones unidos a la mala suerte habían convertido incluso los problemas más simples en una crisis. La preparación y el embarque del tren de asedio de la fuerza operativa son un buen ejemplo. Las cureñas de campaña de los ocho cañones de batir que debían embarcarse a bordo de la escuadra de Levante resultaron estar en malas condiciones y eran de un modelo anticuado, por lo que en octubre de 1587 se decidió sustituirlas antes del embarque; pero como no se podía conseguir madera curada con tan poca antelación, se utilizó madera verde en su lugar. Entonces, el barco que transportaba los herrajes especiales para los carruajes naufragó. El 2 de enero de 1588 el capitán general de artillería, don Juan de Acuña Vela, informó a Felipe desde Lisboa de que los cañones de batir debían ser embarcados inmediatamente, a pesar de que Santa Cruz había asegurado que el asunto podía esperar. El 30 de enero, Acuña Vela informó de que solo había conseguido subir cinco de los cañones a bordo de los navíos levantinos: esperaba embarcar los tres restantes ese mismo día, pero las galeras, que eran las únicas que podían soportar cargas tan pesadas, estaban ocupadas en otras cosas. Cuatro días más tarde, Acuña Vela informó de que había dos cañones de batir más a bordo, pero uno permanecía en tierra. Dificultades similares afectaron a otros aspectos de los preparativos de la flota. Un mes después de la muerte de Santa Cruz, Acuña Vela se quejaba de la cantidad de dinero que tenía que gastar cada día, porque «hay mucha necesidad de que vuestra majestad mande proveer con toda brevedad aún más cantidad de los dichos 3.000 ducados, por lo mucho que hay en que se gasten y todo ser tan costoso, y hay tanto trabajo que aún con el dinero sobrado se hace mal, cuanto más con falta de él, especialmente que muchas de las cosas necesarias se han de ir y van a comprar fuera».[35]

A pesar de los prodigiosos gastos, a esas alturas la Armada había quedado reducida a un caos de 104 barcos inservibles y suministros en descomposición y —lo que era más grave porque era más difícil de curar— de hombres desanimados, desilusionados y enfermos. Los efectivos de los tercios reunidos en Lisboa disminuían en 500 hombres cada mes. Más de 200 marineros de la provincia de Guipúzcoa murieron en Lisboa antes de zarpar. Un «sumario de los soldados y marineros de la flota que han muerto de la Armada» terminaba con la escalofriante anotación de que 122 murieron en los hospitales, «que no han puesto ni sabido sus nombres por venir tan malos que luego morían».[36]

El propio Santa Cruz no tardó en unirse a ellos, arrastrado por el tifus como tantos de sus hombres. Pocos lloraron su muerte. Según un cronista lisboeta, el marqués había sido orgulloso, avaro y cruel, de modo que, aunque valía más de medio millón de ducados, solo cuatro personas acompañaron su féretro hasta la tumba, «y nadie lamentó su muerte». Al enterarse, el embajador Khevenhüller reflexionó: «En 1587 acerté al predecir que la Armada no saldría ese año; ahora, en 1588, no confío en mí mismo para hacer una predicción. Como todo el mundo, pienso que todos estos preparativos están destinados a facilitar y asegurar una buena paz».[37]

Por una vez, el pesimismo del embajador era equivocado. La muerte del marqués permitió a Felipe nombrar a don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, séptimo duque de Medina Sidonia, nuevo capitán general del Mar Océano. Este triunfaría donde Santa Cruz había fracasado: en dos meses logró que la Armada se hiciese a la mar (imagen 25).

En 1582, Juan de Escalante Mendoza, que contaba con casi treinta años de experiencia al mando de flotas transatlánticas, completó un tratado manuscrito que describía las cualidades del comandante ideal de una gran flota. Debía ser «natural de Sevilla, buen cristiano y cursado en el mar, que ha hecho otros viajes en este camino y navegación». También debía ser discreto, justo, culto y vigilante. «Y con ser muy valiente, esforzado y diestro en las armas, es también muy suelto de miembros, porque salta muy ligeramente en cualquiera chalupa o batel cuando se ofrece necesidad de visitar cualquiera otra nao, por mucha mar y viento que haya [...] y muy acertado y concertado y diligente en cualquier combate que se le ofrezca con enemigos.» Escalante presentó su tratado al Consejo de Indias, que lo consideró demasiado valioso para imprimirlo: en su lugar, hizo depositar el manuscrito original en la Casa de Contratación de Sevilla, «para que se guarde con secreto, y otro se envíe a vuestra

majestad para que le mande poner donde fuere servido.[38]

¿Estaba el duque a la altura del criterio establecido por Escalante? Aunque nacido y criado en el castillo ducal de Sanlúcar de Barrameda, a 80 kilómetros de Sevilla, Medina Sidonia era cabeza de una de las familias aristocráticas más ricas de España y primo segundo del propio rey. El jesuita Pedro de Ribadeneira dio testimonio de la piedad del duque. Aplaudió su nombramiento «por ser quien es y por las mercedes que siempre nos hace» a la Orden de los Jesuitas, y afirmó: «Dios Nuestro Señor le escogió por capitán general de esta armada, y le tomó por ministro para una empresa tan santa y gloriosa como es la que tiene entre manos».[39] Aunque Medina Sidonia carecía de experiencia en combate, era un magnífico jinete y un experto justador; y no tenía ningún problema en «salta(r) muy ligeramente» en cualquier chalupa, batel o falúa. El mando militar no le era ajeno. En 1580 había dirigido un ejército durante la campaña portuguesa y siete años más tarde salvó a Cádiz de ser saqueada durante la hazaña de Drake. Su eficaz respuesta en esta ocasión le valió los elogios y la gratitud de los responsables políticos españoles: un veterano ministro de Madrid recomendó nombrar al duque para dirigir todo el gobierno central.

El duque derrochaba energía y, en un momento dado, Felipe le reprochó «el exceso de lo que trabaja por su propia persona y lo que escribe de su mano», y le rogó que recordara: «Las trasnochadas le dañan». Gran parte del trabajo excesivo se refería al envío puntual de los convoyes anuales que zarpaban de Andalucía hacia América. Un observador declaró: «Desde que alcanzó la mayoría de edad, el duque no ha hecho otra cosa en Sanlúcar que preparar flotas, armadas y barcos de despacho» para América. También había reunido las flotas dirigidas por Diego Flores y Gómez de Medina al Atlántico Sur, y los refuerzos enviados a Lisboa en el verano de 1587. En resumen: «Nadie sabe más de estos asuntos que el duque». Y era exactamente lo que la Armada necesitaba si es que iba a zarpar en algún momento: no a otro almirante combatiente, sino a un hombre decidido y práctico con las cualidades personales y las habilidades administrativas necesarias para convertir el embrollo de Lisboa en una fuerza de combate coherente.[40]

Aunque el duque también había participado en la planificación de la Armada, tomando parte en las discusiones ministeriales sobre la inminente guerra con Inglaterra en 1586 y de nuevo en 1587, no deseaba ni esperaba un alto mando militar. En 1580 había solicitado el nombramiento como gobernador de Milán, uno de los cargos más importantes de la monarquía, pero pronto decidió que no quería ir.

Sus repetidas excusas y dilaciones acabaron por conseguir que le liberaran del puesto. Tal vez el duque recordó este éxito al leer la carta de Felipe fechada el 11 de febrero de 1588 en la que anunciaba que, dado que era evidente que Santa Cruz estaba demasiado enfermo para dirigir la Armada, el duque debía ir a Lisboa y sustituirlo; pero esta vez no pudo evitar el cáliz envenenado.[41]

Las súplicas de Medina Sidonia para ser excusado han sido utilizadas para desacreditarlo. «Porque tengo experiencia de lo poco que he andado en la mar que me mata, porque tengo muchas reumas», se quejaba a don Juan de Idiáquez (de quien sospechaba, con razón, que había propuesto su nombramiento al rey). También afirmaba que (a pesar de ser el noble más rico de España) «estoy con mucha necesidad y que es tanta que para ir a Madrid las veces que he hecho ha sido menester buscar el dinero prestado, y parte de él a daño. Mi Casa debe novecientos mil ducados; y así, por esto, no me hallo con posibilidad, ni tengo un real que gastar en la jornada». Más convincente resulta su testimonio:

> Ni por mi consciencia ni obligación puedo encargarme de este servicio, porque siendo una máquina tan grande y empresa tan importante, no es justo que la acepte quien no tiene ninguna experiencia de mar ni de guerra, porque no la he visto ni tratado [...]. Demás de todo esto, entrar yo tan nuevo en el armada sin tener noticia de ella ni de las personas que van en ella, ni del designio que se lleva, ni de los avisos que se tienen de Inglaterra ni de sus puertos, ni de la correspondencia que el Marqués en esto tenía los años que ha que de esto se trata, sería ir muy a ciegas aunque tuviera mucha experiencia, poniéndome en la carrera tan a la imprevista.

Por «todas las razones que hallo —concluyó desafiante—, no trataré de encargarme de lo que sé, sin duda, que he de dar mala cuenta, caminando en todo a ciegas y guiándome por el camino y parecer de otros, que no sabré cual es bueno o cual es malo o quien me quiere engañar o despeñar». Solo hizo una concesión. Si su papel era «que yo vaya a Lisboa a arrancar lo de allí, que es lo que sé, lo haré»; pero una vez que hubiera preparado la gran flota para partir, el rey debía nombrar a otra persona para dirigirla en acción.[42]

La negativa de Medina Sidonia a «encargarse» del mando de la Armada se debió a algo más que a los motivos personales expuestos en su carta inusualmente desorganizada y farragosa. En una segunda carta fechada el 18 de febrero de 1588, escrita después de que se hubiera recuperado de la conmoción de su nombramiento y hubiera ordenado sus pensamientos, Medina Sidonia presentó una evaluación condenatoria de toda la Empresa de Inglaterra, que creía mal

concebida y (en consecuencia) casi inevitablemente condenada al fracaso.

Sorprendentemente, el rey nunca vio esta carta. Su salud siguió siendo precaria durante la mayor parte de febrero, y se quejaba de dolores de estómago, de cansancio, de exceso de trabajo. La correspondencia urgente se acumulaba en su escritorio, con algunas cartas sin abrir, otras sin leer, la mayoría sin contestar; pero la carta de Medina Sidonia del 18 de febrero no estaba entre ellas. La habían interceptado y retenido los dos consejeros de Estado que habían heredado el manto de don Juan de Zúñiga: Idiáquez y don Cristóbal de Moura, un portugués cuya diplomacia y doblez habían sido claves en la anexión de su tierra natal en 1580. Ahora atendían continuamente al rey y se ocupaban diariamente de la recepción, archivo y despacho de la inmensa cantidad de papeleo generado por la Empresa de Inglaterra. Nada se les escapaba.

Cuando, en el curso de estas tareas, abrieron la sincera carta de Medina Sidonia del 18 de febrero, se horrorizaron. «No nos hemos atrevido a dar cuenta a Su Majestad de lo que vuestra señoría ahora escribe», reprendieron al duque. Y después añadieron: «No nos desconsuele con temores del suceso del armada, que en tal causa le dará Dios muy bueno». También le advirtieron de las consecuencias de rechazar tan señalado honor. Todos sabían que se le había hecho la oferta; rechazarla ahora daría lugar a acusaciones de ingratitud, egoísmo e incluso cobardía. «Y mire vuestra señoría que de aquí cuelga conservar la reputación y opinión que el mundo hoy tiene de su valor y prudencia, y que todo esto se aventura con saberse lo que nos escribe (de que nos guardaremos bien).»[43]

Consternado por este inesperado suceso, Medina Sidonia solicitó audiencia con el rey, pero (como de costumbre) Felipe se negó. El duque escribió entonces una carta hológrafa al secretario de Felipe, Mateo Vázquez (seguro que él sí se la mostraría al rey). Comenzaba repitiendo que «por lo que ha sido mi obligación y conciencia he dicho a Su Majestad lo que debería mandar en el caso y reservarme de él por no tener la experiencia que quisiera» y confirmaba que «con harta descomodidad mía he obedecido y bajado la cabeza». Pero ahora quería algo a cambio. Afirmaba que, al aceptar su nuevo cargo: «Dejo en mi casa muchas deudas, una mujer moza y cuatro hijos, el mayor de nueve años». Para aliviar esa pena, solicitó la concesión de encomiendas a dos de sus hijos «*antes que yo parta*». El duque incluso especificó que una de ellas debía ser la encomienda mayor de la Orden de Santiago, que acababa de desocupar Santa Cruz, y concluía con un recordatorio: «Digo lo a vuestra merced porque dejo mucho y voy a lo

que no entiendo ni sé, con mucha descomodidad y disgusto en todo».[44]

Este descarado intento de extorsión enfureció a Felipe, pero ordenó a Vázquez que redactase una carta tranquilizadora asegurando al duque: «Una respuesta mía muy sabrosa, asegurándole que en cualquier caso que le suceda, que espero yo en Dios que ha de ser muy bien, tendré la cuenta que es razón con sus hijos, y que si él faltase en esta jornada (lo que espero que no será sino que volverá con mucho contento y victoria de ella, que prendo cuidado de los que encomienda y que así vaya muy descansado y contento».

Felipe añadió a continuación: «Y para con vos: yo pienso en dar dos encomiendas a dos hijos, pero a su vuelta, y también si él faltase (que espero en Dios que no haría), pero no conviene decírselo ahora ni a nadie hasta entonces». El rey añadió después, con un entusiasmo poco característico: «Que, si yo no fuera menester tanto acá para acudir a lo que para ella y otras muchas cosas es menester, holgara mucho de hallarme en ella y lo hiciera con gran confianza de que me había de suceder muy bien».

Autorizó a Vázquez: «De lo que aquí digo, tomad lo que os pareciere, ordenándolo como lo sabréis y le haced una muy buena carta. Y vos le escribid también, tomando de aquí lo que os pareciere, y animándole y esforzándole, que cierto no tiene porqué ir como dice sino muy contento y alentado de ir a lo que va».[45] (imagen 26).

El duque no era el único general de la Armada que estaba desmoralizado. Justo antes de su muerte, Santa Cruz mantuvo una conversación con Martín de Bertendona, recién ascendido al mando de la escuadra de Levante, en la que coincidieron en que el problema clave del plan general era la falta de un puerto de aguas profundas en manos amigas entre la isla de Wight y Vlissingen, y repasaron con alarma el tipo de dificultades que podrían surgir en el Canal cuando soplaran tormentas y no tuvieran dónde refugiarse. Después de resumir esta conversación en una carta al rey, Bertendona añadió: «Mucho quisiera que vuestra majestad se hallara presente a estas pláticas», en los debates en Lisboa sobre la mejor manera de prepararse para la Empresa. «Porque hay diferencia grande de tratarlas ante vuestra majestad, donde no puede dejarse de entender la verdad, a tratarlo acá, donde los que lo entienden y los que no, dan parecer, y a veces el indigno es oído. Pero —concluyó serenamente—, puesto que vuestra majestad lo tiene determinado, es de creer que es voluntad divina.»[46]

Semejante retórica ayudó a disfrazar el hecho de que los asuntos humanos tienen tendencia a complicarse y que las desviaciones de lo

previsto requieren una corrección constante. Como señaló el eminente matemático John von Neumann: «El fracaso no debe considerarse una aberración, sino una parte esencial e independiente de la lógica de los sistemas complejos. Cuanto más complejo es el sistema, más probable es que una de sus partes funcione mal», por lo que Von Neumann insistió en la necesidad de la «redundancia». Los sistemas complejos, como un avión, requieren duplicados de todas las piezas esenciales, de modo que si una falla otra pueda sustituirla. Puede que el sistema no funcione con la misma eficacia con el duplicado, pero no fallará. Como el complejo plan maestro de Felipe no incluía ninguna «redundancia», exigía que todos los componentes funcionaran a la perfección en todo momento. En ese sentido, él y Bertendona tenían toda la razón: sin la intervención divina, era muy probable que la Empresa de Inglaterra estuviera condenada.[47]

CAPÍTULO 9

Medina Sidonia se pone al mando

Pequeños milagros en Lisboa

Medina Sidonia se tomó su tiempo y no salió de Sanlúcar camino de Lisboa hasta el 5 de marzo. Pero viajó con estilo: una caravana de 26 caballos y 29 mulas transportaba su equipaje. En su séquito de casi 60 personas había cuatro guitarristas, «un moro que cuidó tres caballerías» y un eminente dominico, fray Diego Calahorrano. Este recibió casi 40 ducados para comprar obras de devoción para el viaje, entre las que se encontraba un ejemplar de *Historia pontifical y católica* de Gonzalo de Illescas, el libro que había indignado a la reina Isabel veinte años antes (véase «Felipe contra Isabel»).

Mientras esperaba con impaciencia la llegada del duque a Lisboa, Fuentes hizo todo lo posible por mantener la moral. Detuvo a algunos soldados que habían desertado de la flota, incluidos tres que habían organizado una deserción masiva; y con el apoyo entusiasta del rey, los mandó ahorcar «para ejemplo». Protestó porque Recalde «es sin ninguna duda el más entero y de más servicio que aquí hay; y como Dios es verdadero, se le hace agravio en no meterle en el consejo». Por encima de todo, Fuentes luchó por conseguir más municiones, tanto para hombres como para barcos. Lisboa tenía cinco armerías cuando se rindió a España, y sus nuevos amos crearon otra en un muelle junto al río. Entró en producción a finales de 1587 y Fuentes informó al rey en febrero de 1588 de que «a pura fuerza» había conseguido catorce piezas de artillería de la nueva fundición, con siete cañones más en producción.[1]

Así pues, el estado de la Armada ya estaba mejorando cuando Medina Sidonia y su séquito llegaron a Lisboa el 14 de marzo, pero el duque tomó medidas inmediatas para mejorarlo aún más. Al día siguiente, exigió al rey que nombrara a Recalde «Almirante General», o segundo al mando de la flota, y comenzó una inspección detallada de la flota en persona. En su posterior informe al rey puso de relieve algunas deficiencias críticas, como el agua («Yo he visitado estos días el armada, navío por navío, y he querido entender por mí en lo del aguada, porque es la cosa que más importa; y por los dichos de los maestres he hallado que hay mil pipas de agua menos que las que me había dicho Francisco Ugarte»); la pólvora («que no es la mitad de lo que ha menester la armada»); artillería («toda el artillería se ha

mudado por ser imposible poder servirse della de la manera que estaba puesta»); y mosquetes (los tres tercios recién alzados no tenían ninguno, y Acuña Vela no tenía armas suficientes para armar ni a la mitad de ellos). El duque y sus expertos consejeros también hablaron de municiones. Algunos veteranos le dijeron: «El día que el marqués de Santa Cruz desembarcó en la Tercera [en 1583], con no usar de toda el artillería del armada se gastaron 1.800 quintales de pólvora»; además, continuaron, la Armada solo llevaba 3.000 quintales y necesitaba al menos el doble. El duque ordenó la adquisición inmediata de municiones para suplir estas carencias. También ordenó aumentar de treinta a cincuenta las balas para cada pieza de artillería, pero esto provocó una agria discusión entre sus consejeros. Don Francisco de Bobadilla, jefe militar superior de la Armada, recordaría más tarde que él había preguntado a Acuña Vela: «Que si el enemigo no se dejaba abordar y escaramuzábamos cuatro días con el artillería, que me dijese al quinto qué habíamos de hacer con tan pocas balas como se llevaban».

Resumiendo toda esta información, el 26 de marzo Medina Sidonia informó al rey: «Aunque hayan escrito a vuestra majestad de aquí que esta armada estaba tan a punto y en orden que podría partir dentro de pocos días después de yo llegado, la he hallado tan diferente de esto que fuera imposible poderse hacer». A continuación, repitió el recelo fundamental que había expresado un mes antes: «Todo esto se junta para que con más instancia yo suplique a vuestra majestad, como lo hago, considere si faltando tan gran número de gente para henchir el que ha de llevar el armada, si conviene o no que parta con ella».[2]

La respuesta de Felipe fue previsible. «Es de creer que Nuestro Señor ha permitido estas dificultades —afirmó— para que, vencidas con Su ayuda, se reconozca más todo el buen suceso de Su mano.» En otras palabras, Dios no hacía más que poner a prueba a su fiel servidor. El rey repitió su mandato al duque: «Procuréis que se eviten juramentos y blasfemias y otras ofensas de Nuestro Señor, pues granjear con esto su favor es con lo que más se vencerá».[3]

Milagros menores en el extranjero

Confiando en que Dios y el duque resolverían todos los problemas pendientes en Lisboa, el rey centró su atención en el aislamiento diplomático de Inglaterra. La piedra angular de esta política seguía siendo la parálisis de Francia. En abril de 1588, a cambio del pago de 100.000 ducados en oro, el duque de Guisa prometió urdir una rebelión general de la Liga Católica en cuanto se enterara de la partida

de la Armada. Pero no pudo controlar el entusiasmo de sus subordinados. Al mes siguiente, las turbas católicas tomaron las calles de París, y cuando Enrique III desplegó a sus guardias suizos para preservar el orden, la violencia estalló en la capital; se levantaron barricadas contra los guardias y obligaron al rey a huir. El Día de las Barricadas convirtió a Guisa en el amo de París y poco después en «lugarteniente general del reino». El diplomático francés de mayor rango en Madrid advirtió a su señor de que «el dinero español dejará una marca en los súbditos de vuestra majestad que no se borrará fácilmente e infligirá una herida en vuestro reino que no cicatrizará».[4]

Felipe esperaba que Guisa obligara a Enrique a hacer más concesiones, sobre todo que le concediera el libre acceso a los puertos de Boulogne y Calais; pero incluso sin esos logros, a medida que la Armada se ponía en marcha, la economía francesa se paralizaba. Según el embajador inglés: «Nunca he visto, ni nadie ha visto, desde que Francia era Francia, que el dinero fuera tan imposible de conseguir como lo es ahora aquí, entre todo tipo de gente, ya que todo el tráfico cesa y no se ve dinero». Ni Enrique III ni los protestantes franceses podrían salvar a Isabel.[5]

La diplomacia del rey Felipe también se aseguró de que los holandeses no prestaran ayuda a Inglaterra. En parte fue un «gol en propia meta» del lado inglés. El gobierno de Leicester en los Países Bajos había resultado un desastre. El conde prestó juramento como gobernador general de los Países Bajos en enero de 1586 e inmediatamente intentó crear un ejecutivo central fuerte, recaudar impuestos más altos para la defensa y purgar los gobiernos provinciales de quienes se oponían a sus políticas; pero todas estas iniciativas fracasaron porque no pudo aplacar a los quisquillosos líderes holandeses como había hecho Guillermo de Orange. Leicester tampoco pudo evitar que Parma capturara varias ciudades fronterizas, y lo que es peor, a principios de 1587 dos de sus subordinados ingleses traicionaron a la estratégica ciudad de Deventer y al fuerte que dominaba Zutphen a favor de España. Estos cambios de bando desacreditaron totalmente al conde: «Se produjo una maravillosa alteración en los corazones y afectos del pueblo contra los ingleses. Pronunciaron discursos lascivos e irreverentes de su excelencia y de toda la nación».[6] Entonces, en junio de 1587, Parma sitió el puerto de Sluis (La Esclusa), en la orilla flamenca del Escalda, y consiguió poner un puente de pontones sobre el estuario bajo la ciudad (como había hecho en Amberes), que aisló la urbe del mar. Isabel se apresuró a enviar refuerzos y dinero a la ciudad, no solo porque estaba defendida por tropas inglesas, sino también porque era un puerto desde el que se

podía invadir Inglaterra. Pero el 4 de agosto, con sus murallas perforadas por unos 14.000 disparos de los cañones de Parma, la guarnición inglesa se quedó sin pólvora y se rindió. Algo conmocionada, Isabel rogó a sus aliados holandeses que se unieran a ella en las negociaciones con Parma. Cuando se negaron, Leicester intentó apoderarse de varias ciudades estratégicas de la República, como había hecho el duque de Anjou tres años antes. Al igual que Anjou, fracasó y, en diciembre de 1587, abandonó los Países Bajos y regresó a Inglaterra.

Los holandeses parecían incapaces de defenderse. Mantenían a 20.000 soldados en sus guarniciones, solo 11.000 como ejército de campaña, además de 6.000 veteranos ingleses. Sin estos últimos, las defensas terrestres de la República se derrumbarían. La situación por mar tampoco era mejor. En 1584, unos meses antes de su asesinato, Orange había declarado la urgente necesidad de diez «buenos barcos» para patrullar las costas, por si se daba un ataque español, pero los Estados Generales se negaron a cumplir. En lugar de construir buques de guerra de 300 y 400 toneladas, como había sugerido el príncipe, alquilaron algunos mercantes reconvertidos de 200 toneladas. Cuando en mayo de 1588 algunos navíos holandeses llegaron a Dover para ayudar a la flota inglesa, se estimó que eran demasiado pequeños para ser funcionales y se enviaron de vuelta a casa. Si el objetivo de la Armada hubiera sido un puerto de Holanda o Zelanda, los holandeses no habrían podido hacer absolutamente nada para ofrecer resistencia. La reconquista de los Países Bajos, y por tanto la revuelta holandesa, podrían haber terminado en cuestión de semanas.[7]

Sin embargo, como bien sabía Parma, el objetivo de la Armada era conquistar Inglaterra, no la República Holandesa. Por lo tanto, continuar las conversaciones con Isabel servía a sus propósitos, ya que no solo causaban confusión sobre sus intenciones, sino que también ponían en tela de juicio el compromiso de Inglaterra de defender a los holandeses. Por orden de Felipe, Parma insinuó que habría concesiones e Isabel mordió el anzuelo todas las veces, permitiendo incluso a sus comisionados negociar en territorio español en Bourbourg, ciudad cercana a Dunkerque. Felipe razonó que las conversaciones «procurando por aquí darles a entender que cuanto se hace de esta parte se endereza sólo a sombras para mejorar el concierto la cual opinión se ha de procurar que se extienda y se crea hasta su tiempo, por lo que esto puede ayudar a lo que (si Dios se sirve de ayudarlo) dará después el desengaño», comience la invasión. Si los ingleses le preguntaban por qué se había movilizado, Parma debía asegurarles «que la buena paz se suele hacer con las armas en

las manos».[8] El duque también explotó las divisiones entre los comisarios ingleses. Animó a uno de ellos —a James Croft, que llevaba tiempo embolsándose una pensión española— a romper filas y negociar los términos de una retirada completa de Inglaterra de los Países Bajos, y luego sacó provecho político filtrando la noticia a los recelosos holandeses.

Tras la toma de Sluis, Parma se concentró en reunir tropas suficientes para una invasión exitosa de Inglaterra y buques suficientes para transportarlas. Tuvo mayor éxito con lo primero. Gracias al paso de tropas reunidas en España e Italia a lo largo del Camino de los Españoles y al reclutamiento generalizado en Alemania, en la primavera de 1588 Parma comandaba una fuerza de 27.000 hombres listos para lanzarse contra Inglaterra, al tiempo que dejaba atrás suficientes soldados para defender los Países Bajos españoles (véase el capítulo 2). Tuvo menos éxito a la hora de encontrar barcos suficientes para transportar a su ejército de invasión.

En noviembre de 1587, cuando Parma aseguró al rey que sus fuerzas estaban listas para lanzar un ataque sorpresa (véase el capítulo 8), su propio archivo revela que en el puerto de Dunkerque solo había 67 navíos, y que carecían de 370 cañones y 1.630 marineros. En el puerto de Nieuwpoort había muchas barcazas y otras embarcaciones pequeñas, y más en Sluis; pero los buques más grandes —incluido un buque insignia de 400 toneladas— estaban en Amberes, acorralados por los bloqueos holandeses. Es cierto que Parma hizo planes para aumentar sus fuerzas navales secuestrando 30 mercantes escoceses con sus 6 barcos de escolta mientras navegaban de Danzig a Aberdeen, y envió 10.000 ducados en oro a los líderes católicos del noreste de Escocia para organizarlo; pero nunca volvió a ver el oro ni los barcos.[9]

Parma empezó a sentirse tremendamente inquieto por la capacidad para cruzar con su ejército. «Las barcas que había —le recordó a Felipe en diciembre—, las cuales es claro que no pueden servir para otro efecto que para el pasaje, pues por la mayor parte son pleitas y huyas, porque para pelear son pequeñas y tan rasas que cuatro bajeles de armada echarían a fondo cuantas encontrasen.» Además, ahora le esperaban mucho más que cuatro «bajeles de armada». En la misma carta, al parecer por primera vez, Parma mencionaba la presencia de una poderosa escuadra holandesa de bloqueo, al mando de Justino de Nassau, y advertía a Felipe de que la Armada tendría que limpiar el mar de todos los buques de guerra enemigos antes de que sus fuerzas pudieran alcanzar «la plaza acordada». Sus cartas posteriores al rey insistían en este problema con creciente desesperación. En abril de 1588, por ejemplo, Parma se

lamentaba de que:

> aunque el haber tenido lugar y comodidad de prevenirse los enemigos, como lo han hecho, y llegado a su noticia nuestros designios, como bien claro se echa de ver les ha hecho preparara la defensa, da manifiesto indicio de las dificultades que esta dilación habrá causado, y a costa de cuanto más trabajo y sangre se hará ahora lo que a su tiempo fuera más fácil y asegurado, como bien claro se deja entender. Ya estoy con deseo aguardando aviso de la partida del duque de Medina Sidonia con la dicha armada [...] y que así a esto como al efecto que ha de hacer en asegurarme el pasaje y a todo lo demás, habrá mandado dar tan puntual y precisa orden que no habrá la menor falta del mundo, pues es cosa que tanto importa y conviene, que sin esto y corresponderse el Duque conmigo como es razón, así antes como en el propio desembarcadero y después, mal podré yo acertar el servicio de Vuestra Majestad como deseo, procuro y procuraré siempre.[10]

Parece curioso que ninguna de estas comunicaciones lleve comentarios hológrafos de la pluma real, porque Felipe solía engalanar con notas y observaciones el correo entrante que le interesaba. Por ejemplo, cuando en marzo de 1588 leyó una carta de un oficial lamentándose de que acababa de comprar una tonelada de queso para la Armada a un real la libra, el rey encontró tiempo para escribir al margen: «Que esto es poco y muy caro; que él procure acomodar estos si se hallare a mejor precio». La ausencia de comentarios sobre las advertencias de Parma acerca de los defectos de sus transportes de tropas no significa que el rey no leyera estas cartas, pero sí sugiere que no comprendió plenamente su significado.[11]

El triunfo de Medina Sidonia

Medina Sidonia, en cambio, comprendió perfectamente la amenaza naval que representaba Inglaterra. En una carta al rey en marzo de 1587 sobre la mejor manera de proteger el próximo convoy transatlántico, subrayó la magnitud de la crisis causada el año anterior «acordándome que Juan Aquines [Hawkins] con seis galeones de a 400 toneladas» y algunos barcos más pequeños, había paralizado el comercio ibérico en el Atlántico, «que con facilidad pudiera por ser sus naos muy veleras y sin carga y traerlas limpias y bien aderezadas y con velas nuevas». Temía las consecuencias si ahora «Francisco Draque u otro corsario» aparecía, porque podía, «puesto a barlovento, con el artillería que traía, muy gruesa y muy a propósito para su intento, hacernos todo el daño que pudiese y procurar echar a fondo nuestras naos de armada y desaparejar las demás para, sin resistencia, hacerse señor de ellas sin poder recibir daño, pues no pudieran

nuestros galeones llegar a las manos si el enemigo no quisiera». La única manera de defender los convoyes, opinaba Medina Sidonia, era añadir más navíos de combate armados «con la artillería más gruesa que se hallase», acompañados de doce galeras.[12]

Una vez en Lisboa, el duque puso en práctica sus consejos. Añadió algunos poderosos mercantes armados, incluidos el Lavia y el Regazona, que eran enormes, así como los galeones originalmente reunidos para vigilar el convoy transatlántico de 1588, ahora denominados «escuadra de Castilla». El duque también encargó trabajos adicionales de carpintería en varios galeones con el fin de crear o ampliar los «castillos» de proa y popa, «porque está muy raso y la gente no podría pelear ni cubrirse».[13] Además, el duque hizo todo lo posible por añadir galeras. Santa Cruz había insistido en que la Armada necesitaría doce galeras, pero Felipe se negó a ceder más de cuatro de las que protegían el Tajo. Al día siguiente de su llegada a Lisboa, Medina Sidonia informó al rey de que tres de esas cuatro parecían demasiado decrépitas para cruzar el golfo de Vizcaya y le envió una lista de dieciocho galeras que se encontraban en los puertos del sur de España, junto con la edad y el estado de cada una (datos que tenía al alcance de la mano, gracias al trabajo que había realizado coordinando las defensas del sur de España). Además, le recordó: «Ser las galeras el nervio principal para esta armada». La comunicación fue en vano. Solo las cuatro antiguas galeras de Lisboa navegarían con la Armada, y (como Medina Sidonia había temido) ninguna llegó al Canal de la Mancha.[14]

El duque tuvo más éxito al añadir artillería pesada a la flota. Incluso llegó a embarcar trofeos de victorias anteriores. A bordo del San Juan de Sicilia se cargó un cañón de bronce con las armas reales de Francisco I de Francia, quizá capturado en la batalla de Pavía en 1525 (cuando el propio Francisco fue hecho prisionero), y el Trinidad Valencera recibió un enorme cañón turco de batir, que posiblemente era un premio tomado en Lepanto diecisiete años antes. Y lo que es más importante, Medina Sidonia tomó medidas para acelerar la producción en las fundiciones de Lisboa. Lo habitual era que los cañones reales llevaran las armas y el nombre del rey, pero tal embellecimiento llevaba tiempo, por lo que el duque consiguió una dispensa especial para omitir la insignia real en todos los cañones producidos en la «nueva fundición». Esta medida era totalmente sensata, pero la presión para acelerar la producción terminó por afectar a la calidad. Estallaron los moldes mal cocidos y algunos cañones no superaron las pruebas de ensayo, lo que provocó accidentes terribles. En uno de estos incidentes, explotó un cañón

defectuoso, que mató a dos artilleros y arrancó un brazo a un tercero. Tal vez como resultado de esto, no se hicieron las pruebas pertinentes con muchas piezas y algunos cañones de calidad inferior recibieron la aprobación como aptos para el servicio.[15]

El duque también dedicó «tres días sin haber alzado la mano de ello hasta haberlo acabado», a reorganizar las compañías de infantería española en Lisboa en cinco tercios, y todavía tenía «otras mil menudencias que traen consigo, aun no en cosas tan grandes». Sin embargo, una innovación suya le consiguió recortar gastos y tiempo: adquirió una imprenta en Lisboa donde se podía imprimir múltiples copias de sendos mandatos, con espacios en blanco para los elementos no estándar, una técnica que ya había utilizado cuando preparó las flotas transatlánticas (imagen 27).[16]

La vida a bordo

Todo el mundo se quejaba de la vida a bordo de los barcos de la Europa moderna. En una carta que escribió Eugenio de Salazar, un juez de Madrid, sobre su travesía por el Atlántico en 1573, se refleja claramente una experiencia habitual. Comenzaba con una descripción detallada del ruido y de los olores de todos los que se mareaban a bordo al inicio del viaje. Después pasaba a describir los rituales que tenían lugar durante la navegación: las cantigas entonadas por los marineros para coordinar tareas comunes como izar y arriar las velas, o levar y soltar las anclas; y la puesta en escena de bailes, obras de teatro y canciones por las noches, en ocasiones acompañados de instrumentos musicales. Lo mismo ocurría al menos en algunos barcos de la Armada, ya que entre los artefactos recuperados del naufragio del Trinidad Valencera había una cítara y una pandereta (imagen 28). No obstante, Salazar señaló que «el camino por tierra en buena cabalgadura y con buena bolsa es contento»:

> Si hoy hacéis noche en casa de huéspeda vieja, sucia, rijosa y desgraciada y mezquina, mañana se os ofrece mejorada suerte, y caéis con huéspeda moza, limpia y regocijada, graciosa, liberal, de buen parecer y mucha piedad; con lo que olvidáis hoy el mal hospedaje de ayer. Mas en la mar no hay que esperar que el camino, ni la posada, ni el huésped se mejore; antes cada día es todo peor, y más enfadoso con el aumento de trabajos de la navegación y falta de matalotaje que va descreciendo y siempre más enfadando.

El calvario de Salazar duró cuatro semanas; la odisea de la mayoría de los que sobrevivieron a la campaña de la Armada duró cuatro meses.[17]

Tabla 9.1. Raciones semanales de los españoles y los ingleses

ESPAÑOLES	Ración diaria						
	1,5 libras de galleta o 2 libras de pan fresco; 1,33 pintas de vino o 1 pinta de vino de Candía (más fuerte), 3 pintas de agua (para todos los usos).						
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	6 onzas de queso 3 onzas de judías o garbanzos	6 onzas de pescado (atún, bacalao) o calamar o 5 sardinas 3 onzas judías o garbanzos 1,5 onzas de aceite 1/4 de pinta de vinagre	6 onzas de queso 3 onzas de alubias o garbanzos	6 onzas de tocino 2 onzas de arroz	6 onzas de pescado (atún, bacalao) o calamar o 5 sardinas 3 onzas de judías o garbanzos 1,5 onzas de aceite 1/4 pinta de vinagre	6 onzas de pescado (atún, bacalao) o calamar o 5 sardinas 3 onzas de judías o garbanzos 1,5 onzas de aceite 1/4 pinta de vinagre	6 onzas de tocino 2 onzas de arroz
INGLESES	Ración diaria						
	1 libra de pan o galleta, 1 galón de cerveza						
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	1 libra de tocino 1 libra de guisantes	2 libras de ternera fresca o salada	1/4 de pescado seco (bacalao) o 1/8 de maruca 4 onzas de queso 2 onzas de mantequilla	2 libras de ternera fresca o salada	1/4 de pescado seco (bacalao) o 1/8 de maruca 4 onzas de queso 2 onzas de mantequilla	1/4 de bacalao o 1/8 de maruca 4 onzas de queso 2 onzas de mantequilla	2 libras de ternera fresca o salada

[Nota. Una libra es algo menos de medio kilo. Una pinta es algo menos de medio litro. Una onza son 0,028 kg. Un galón son casi cuatro litros]. Fuente: CSPSp, IV, 269-270.

Medina Sidonia hizo todo lo posible por prever y paliar estos problemas. Nada más llegar a Lisboa se deshizo de los alimentos que se habían podrido y cargó provisiones frescas y más agua (tabla 9.1). Designó dos de las urcas como barcos hospital y las abasteció de medicinas y remedios herbales. Además, se aseguró de que otros barcos llevaran equipo médico rudimentario (imagen 33).

El duque no pudo mitigar otras tres miserias de la vida a bordo: los piojos, las pulgas y las ratas, pero hizo que empeorara una cuarta: el hacinamiento. Su buque insignia San Martín, por ejemplo, tenía unos 2.000 metros cuadrados de espacio protegido en cubierta. Gran parte de este espacio estaba ocupado por cañones, municiones y almacenes. Para trabajar y moverse por el barco, era necesario más espacio, pero la élite exigía instalaciones y comodidades adicionales para ella y para sus criados. Así, de los 1.000 metros cuadrados que había disponibles para uso personal, Medina Sidonia y su dotación ocupaban 300, lo que dejaba 700 metros cuadrados para los 300 soldados y 177 marineros, bastante menos de 2 metros cuadrados para cada hombre, su equipo y sus efectos personales en un largo viaje.

Otro de los logros del duque fue dotar a cada barco de ayudas a la navegación. En septiembre de 1587, don Juan de Idiáquez había enviado a Santa Cruz un *Derrotero* (manual de instrucciones de

navegación para marineros) en el que se mostraban «todos los puertos y surgideros de tierra del enemigo, que es hecha con gran diligencia y por mano de quien lo sondó, según me escribieron de Flandes tres años ha, que es cuando vino», repleto de anotaciones tanto de Parma (que lo había enviado) como de Felipe (que señaló numerosos errores). Idiáquez también menciona que «en Lisboa hace unas cartas particulares de Inglaterra, Escocia y Irlanda Luis Teixeira, cosmógrafo de su majestad», y concluye con la esperanza de que «la guía de Nuestro Señor, que en causa tan suya ha de hacer maravillas por vuestra señoría».[18]

Esto era ridículo y Medina Sidonia lo sabía. Una semana después de su llegada a Lisboa informó al rey de que, dada «la falta que para esta armada hay de pilotos de la canal de Flandes», había ordenado a los seis más experimentados:

> se juntan en casa de Juan Martínez de Recalde por mi orden a la mañana y tarde, y se van ajustando los derroteros y advirtiendo lo que más les parece para entrados en la Canal; demás se hacen 60 cuartones de cartas de marear, que se han de dar a las naves mayores con sus derroteros y puntos, y a las pequeñas se les darán los mismos derroteros y órdenes, para que los unos y los otros vayan advertidos y enterados de la navegación que han de hacer.

«Y con esto —concluía el duque, con una reprimenda implícita tanto a su predecesor como a su señor—, entiendo que se habrá encaminado en alguna manera lo que aquí no estaba tan entendido de todos.» Por si a Felipe no le quedaba claro, añadió: «Esto y otros puntos se van disponiendo, que aunque son menudos, son muy necesarios y forzosos para que todo se encamine muy en servicio de Vuestra Majestad».[19]

Recalde y sus pilotos experimentados trabajaron rápido: una semana después, el duque firmó una copia del *Derrotero: costas de Bretaña, Normandía y Picardía hasta Flandes, Inglaterra, manga de Bristol y San Jorge, y parte de la costa de Irlanda*. Su impresor en Lisboa lo convirtió en un panfleto de veinte páginas y sacó múltiples copias. Tal vez Recalde y su equipo trabajaron demasiado deprisa. El folleto incluía información detallada sobre las diferentes profundidades y «fondos» que se podían encontrar en las distintas partes del Canal de la Mancha, y sobre la manera de reconocer los diferentes puntos de referencia en tierra, para que los pilotos sin experiencia directa en la zona (y los barcos sin piloto) pudieran fijar su posición a medida que avanzaba la flota. Pero paraban a la altura de Calais y Dover. Y lo que era peor, aseguraba a los capitanes de la Armada que una vez que llegaran al fondeadero delimitado por los bancos de la Godina

(Goodwin Sands), «allí esperarás piloto para ir a Londres o a Dover». Si deseaban navegar desde allí a los Países Bajos, debían cruzar el Canal hasta la costa flamenca: «Y estando sobre Blankenberg tirarás una pieza y vendráte piloto para entrar en Vlissingen». Es difícil imaginar un consejo más peligroso en plena guerra de España con Inglaterra y con la República Holandesa. Evidentemente, Recalde y los pilotos habían tomado la información de los derroteros comerciales que se habían elaborado en tiempos de paz.[20]

Los esfuerzos del duque por producir cartas de navegación útiles tuvieron más éxito. El 12 de mayo de 1588, Ciprián Sánchez, «maestre de hacer cartas de marear», entregó a la nave insignia 85 «cuarterones de cartas de marear con sus braceajes [sondas]» de las costas de España, Inglaterra y Flandes, aunque su trabajo se basaba en una fina ironía. Las únicas sondas disponibles para cualquier cartógrafo lisboeta en esa época eran las incluidas en una publicación reciente en latín de Lucas Waghenaer, un protestante holandés, titulada *El espejo de navegantes*, impresa en Leiden, una ciudad holandesa en rebelión que había desafiado dos veces los esfuerzos de España por reconquistarla (imagen 29).[21]

Los primeros logros de Medina Sidonia como capitán general del Mar Océano fueron tanto cuantitativos como cualitativos: consiguió aumentar el tamaño de la flota de 104 barcos en febrero a 140 barcos y 10 falúas en mayo, y el número de tropas de apenas 10.000 a 18.973, la mayor parte armada con mosquetes y arcabuces. Ahora se les suministrarían espadas, cascos y la ropa adecuada. Muchos de los hombres que languidecían en el hospital se curaron. Las provisiones y el agua se estibaron de acuerdo con un sistema de rotación cuidadosamente planificado (aunque el Proveedor General de la flota seguía quejándose de que había que tirar por la borda gran parte del bizcocho, tocino, queso y pescado porque son «de dos años»).[22]

Por encima de todo, la pésima moral de los hombres dio paso al fervor piadoso. Pedro de Ribadeneira, que había colaborado con Felipe en la conversión de Inglaterra treinta años antes, había estado escribiendo una *Historia eclesiástica del cisma del reino de Inglaterra*, pero las noticias del asalto de Drake a Cádiz en mayo de 1587 le llevaron a terminarla a toda prisa. Pidió «la conversión o destrucción de los herejes de Inglaterra» y la decapitación de Isabel, ya que había prendido la reina María de Escocia «con engaño, debajo de su palabra y fe real, y al cabo de veinte años de dura y áspera prisión la mandó matar porque era católica y cortar la cabeza por mano del verdugo de Londres». Ribadeneira compuso también una *Exhortación para los soldados y capitanes que van a la jornada de Inglaterra en nombre de su*

capitán general, en la que afirmaba con confianza: «Vamos a una empresa no dificultosa porque Nuestro Señor, cuya causa y santísima religión defendemos, irá delante; con tal Capitán no tenemos que temer».[23]

Se desvela el plan maestro

En mayo de 1588, Felipe había conseguido movilizar 140 barcos y 18.000 soldados para la Empresa de Inglaterra en Lisboa, con 300 pequeñas embarcaciones y 27.000 soldados esperando en Flandes. Los holandeses carecían de poder tanto por tierra como por mar para ofrecer una oposición eficaz y las fuerzas de Isabel en tierra estaban al límite. Unos 6.000 de sus mejores soldados permanecían en los Países Bajos y otros 6.000, de los que no podía prescindir pero que tampoco se podía permitir, custodiaban la frontera escocesa por si tenía lugar una invasión desde el norte. Nadie sabía dónde caería el golpe. El 7 de junio, confinado en el Estrecho de Plymouth, el almirante Howard se quejaba: «Dios sabe hacia dónde se inclinará la flota española, hacia Inglaterra, Irlanda o Escocia», y advertía: «Si el viento aguanta aquí más de seis días llamarán a nuestra puerta».[24]

Pocos días después, a la reina y a sus ministros les sonrió la fortuna: una propaganda católica inoportuna les permitió descartar el riesgo de un ataque desde Escocia o Irlanda. En la primavera de 1588, el cardenal William Allen, todavía en Roma, redactó dos tratados en apoyo de la Empresa de Inglaterra y los envió a Amberes para que se imprimieran en grandes cantidades y se distribuyeran después de la invasión. Uno era un panfleto de sesenta páginas titulado *Advertencia a la nobleza y al pueblo de Inglaterra e Irlanda relativa a las guerras en curso, hecha para el cumplimiento de la voluntad de su santidad, por el alto y poderoso rey católico de España*. El otro era un panfleto de una sola página titulado *Una declaración de la sentencia y deposición de Isabel, la usurpadora y supuesta reina de Inglaterra*. Ambos documentos denunciaban a Isabel como «una bastarda incestuosa, engendrada y nacida en pecado de una infame cortesana» y exhortaban a todos los católicos ingleses a «abandonarla cuanto antes», para que no se vieran «envueltos en sus pecados, castigo y condenación». En su lugar, debían «unirse al ejército católico dirigido por el nobilísimo y victorioso príncipe Alejandro Farnesio, duque de Parma y Plasencia, en nombre de su majestad».

A Isabel no le faltaban amigos y agentes en los Países Bajos, y en junio recibió una copia del «vil, calumnioso y blasfemo libro titulado *Advertencia*» escrito «por un súbdito nuestro de baja cuna ahora convertido en un traidor llamado doctor Allen». Burghley recibió una

copia de *Declaración*… —una «bula infernal», la llamó— el 4 de julio. La reacción fue sorprendentemente silenciosa. Una pragmática real exigía el juicio sumario y el encarcelamiento de cualquiera que fuera sorprendido haciendo circular estos documentos, pero no los mencionaba por su título (se quería evitar darles publicidad gratuita, sin duda). Una carta a los comisionados de paz en Bourbourg señalaba que en estos documentos «el duque de Parma es expresamente nombrado y elegido por el papa y el rey de España para ser el principal ejecutor de estas empresas», pero Isabel se limitó a dar instrucciones a un comisionado, el doctor Valentine Dale, para que mostrara los panfletos ofensivos a Parma y exigiera una respuesta.[25]

El 18 de julio se celebró una audiencia en la que Dale preguntó al duque si tenía intención de ejecutar la sentencia papal de deposición contra la reina. Parma contestó que no sabía nada de la *Advertencia* de Allen, ni de la «bula que el papa había expuesto, ni se comprometía a nada por él». Pero, advirtió a Dale, dado «el *mal entendu* que ha habido entre su amo y vuestra majestad», haría todo lo que «un soldado debe hacer por orden de su amo» (el subrayado aparece en el original). El duque añadió ominosamente: «En mi opinión, tenéis más motivos para desear [la paz] que nosotros, pues si el rey mi señor pierde una batalla, podrá recuperarla sin sufrir daño alguno, ya que se encuentra bastante lejos en España; pero si la batalla la pierde vuestro bando, puede que pierda el reino y todo».[26]

De este intercambio la reina y sus ministros dedujeron correctamente que no había duda de que Parma se proponía «atacar Londres, como sea, por agua o por tierra», pero no hicieron nada más que discutir sobre las opciones que tenían en caso de que Londres «fuera asaltada repentinamente». Dale se horrorizó y escribió una furiosa carta en la que preguntaba retóricamente:

> Cuando Parma dijo que «era un sirviente y un soldado, y que debía hacer lo que su señor le ordenara», ¿no era suficiente para que usted dedujera que «aunque por mi parte no me fijo en nada de lo que hacen el papa o sus cardenales, sin embargo, si mi señor y ellos tienen inteligencia juntos, y mi señor me ordena que proceda a la ejecución de la bula del papa, deba hacerlo?». Y cuando dijo: «Su majestad tenía más necesidad de desear la paz que ellos, porque si el rey perdía una batalla podía recuperarla bien porque estaba en España, lo suficientemente lejos; [pero] si la reina perdía una batalla era la pérdida de su corona», ¿no era eso tanto como decir: «Le daremos a la reina una batalla en Inglaterra?».

Dale concluyó: «Cuando se describieron con detalle todas las fuerzas que están aquí preparadas esperando a la Armada de España,

para ser transportadas a Inglaterra, ¿no estaba lo suficientemente claro sin un globo terráqueo» que Parma y sus soldados abordarían los barcos de Medina Sidonia tan pronto como llegaran a los mares estrechos y organizarían una invasión con una fuerza abrumadora? El 5 de agosto de 1588, Dale firmó una serie de cartas que contenían estas ideas cruciales dirigidas a sus amigos del Consejo Privado, en las que exigía que se actuara. Pero llegó tarde. La noche siguiente, la Armada echó el ancla en las costas de Calais.[27]

Las etapas finales

Gracias a los heroicos esfuerzos de Acuña Vela y su equipo, a mediados de mayo la Armada transportaba un total de 123.790 balas para la artillería —algo más de 50 balas por cañón—, más de 5.000 quintales (250 toneladas) de pólvora; una reserva de 1.000 mosquetes, 4.000 arcabuces y 5.000 picas; gran cantidad de perdigones de cadena, de barra y de uva; y copiosas cantidades de otras municiones, incluidas armas incendiarias. El 11 de mayo, algunas escuadras comenzaron a descender por el Tajo, remolcadas por galeras; pero entonces el tiempo se volvió «tan contrario y recio como si fuera diciembre», y se desató un temporal del noroeste en el estuario del Tajo, obligando a la mayoría de los barcos a volver a echar el ancla. Tres días después, el duque subió a bordo de una falúa y «anduve por todas ellas dándoles prisa y haciendo que las galeras se arrimasen a las urcas» y, «favorecerlas en caso de necesidad», hasta el mar.[28]

El 21 de mayo distribuyó instrucciones impresas a cada capitán, en las que se establecían lugares de reunión en caso de necesidad. El primero fue frente al cabo Finisterre. En diciembre de 1587, Miguel de Oquendo había recomendado «que mandase hacer algunas provisiones en La Coruña, para en caso que la armada se detuviese en la mar y fuese a aportar a Galicia», y poco después el rey envió provisiones a La Coruña y creó una cadena de estaciones postales entre el puerto y Madrid. Medina Sidonia designó las islas Sorlingas como próximo punto de encuentro, con la condición de que «y si por caso en este camino se apartase alguna nave o naves de mi compañía, no han devolver a España en ninguna manera so pena de muerte y perdimiento de bienes y ser dados por traidores, sino seguir su derrota y procurar de reconocer por la misma parte del sur la dicha isla» (por lo visto, el duque pensaba que solo había una isla en todo el archipiélago). La tercera cita era la bahía de St Michael's Mount, en Cornualles, a la entrada del Canal de la Mancha.[29]

Durante una semana más, estos objetivos siguieron siendo nada más que una aspiración, ya que los vientos adversos mantuvieron a la

mayoría de los barcos anclados a la vista de Lisboa. Desde su convento en la ciudad, fray Luis de Granada especulaba: «Nuevas de esta tierra son azotes de nuestro Señor», ya que, «el duque con todo el ejército están embarcados por no haber venido viento para poder salir, sin otro fruto más de gastarse los bastimentos». También consumieron otras provisiones vitales: Acuña Vela se quejaba de que a los navíos «temo que les ha de faltar la pólvora según la mucha que gastan en tirar y hacer salvas». El 27 de mayo, fray Luis se lamentaba de que, a pesar de todas las oraciones y procesiones, «todavía está aquí el armada sin hacer tiempo para salir. Paréceme que nuestro Señor quiere que su majestad sienta por experiencia, que todo el poder del mundo no vale nada sin su ayuda».[30]

A parecer, el Todopoderoso cedió al día siguiente, porque el viento cambió de forma repentina. El duque disparó una salva para dar la señal de que todos los barcos debían llevar anclas, y una vez más «tomé una falúa para hacer salir la armada». Al atardecer, la mayor parte de la Armada había salido del Tajo y las galeras regresaron para remolcar a dos de los mayores galeones portugueses, el San Juan y el San Felipe. Mientras esperaba, el duque aseguró a su señor que comprendía su misión: mantener la flota unida, pasara lo que pasara, hasta que hubiera de «darse la mano» con Parma. De hecho, «aunque la armada del enemigo venga a estos reinos, no por eso haya de dejar de hacer lo que llevo a mi cargo».[31]

Dos días después, ciento cuarenta barcos y diez falúas habían cruzado la barra con una sola baja: la urca David Chico sufrió la rotura del palo mayor al salir del Tajo y el duque la envió a La Coruña para que se reparara, escoltada por las cuatro galeras. Medina Sidonia tenía toda la razón al llamar la atención del rey sobre «lo que le he servido en todo lo de esta máquina, habiéndola hallado con ruin poca gente y tan atrasada que sin duda no creí verla en este estado en un año». Otros compartieron su inmodesta valoración. Bobadilla consideró que el hecho de que toda la flota se hiciera a la mar era señal de que «Dios es con esta armada» e instó al rey a no creer a quienes «aquí han molestado gentes inconsideradas de este buen duque».[32]

La diligencia de Medina Sidonia levantó el ánimo de Felipe. El 12 de mayo, en El Escorial, llevó a dos de sus hijos (la infanta Isabel y el príncipe Felipe) a pescar, y «fue el Rey nuestro Señor con las personas Reales a la Fresneda y pescó en los estanques; y envió Su Majestad muchos peces al convento para el día siguiente, que fue viernes» al monasterio para que los monjes se la comieran. A la semana siguiente,

la familia real partió de nuevo y pasó unos días inspeccionando un nuevo huerto. El 25 de mayo, Felipe confió a Mateo Vázquez que «si Dios es servido de darnos buen suceso a la armada, todo espero en Él que se remediará; si no, gran mal sería para todo, en que verdaderamente no oso pensar sino confiar en Él que tendrá misericordia de su pueblo».[33]

Durante el mes siguiente, mientras esperaban ansiosos nuevas noticias, el rey y sus consejeros trataron de equilibrar lo espiritual y lo material. El 2 de junio, don Cristóbal de Moura informaba a Parma:

> [La Armada] va tan florida como se puede desear, y habiendo de ir a parar a tales manos, no le falta nada, si no lo que ahora se hace, que es encomendarla a Dios en toda la Cristiandad. Él la encamine y dé a vuestra excelencia tantos y tan prósperos sucesos como sus servidores deseamos.

Dos semanas más tarde, confesó:

> Aquí señor hemos estado muy desconsolados de la dilatación de nuestra Armada tan sin culpa de su Majestad y de los que habían su servicio, mas a las cosas que Dios ordena no hay que hacer sino dalle gracias, él sea bendito que se ha podido todo reparar y poner en el estado que Vuestra Excelencia entenderá por lo que se escribe, y así de aquí no hay que decir otra cosa sino que a Dios se pide el buen suceso con las veras que el caso requiere.[34]

Al día siguiente, Felipe informó a Vázquez (con su habitual prolijidad):

> estoy determinado de dejarlo todo y atender a esto del dinero como el tiempo lo requiere. Y así vos procurad también de ayudar a que sea así, pues importa tanto. Y mirad si será bien advertir vos a Madrid a algunos que se tiemplen por algunos días en enviar papeles —y por no decirles la causa, se les podría decir que es por andar yo achacoso estos días, o cosa así.

Entonces parece que sintió una punzada de culpabilidad por decir una mentira, porque continuó: «O mirad si será mejor no decirles nada, y que envíen lo que quisieren, y que acá lo entretengáis hasta que hayamos podido dar cobro a estas otras cosas que tanto importan».[35]

Diez días más tarde, cuando el duque del Infantado, el aristócrata más importante de España, se quejó de que no había recibido respuesta a una petición anterior, Felipe informó a Vázquez (de nuevo con la minuciosidad que lo caracterizaba):

> me parece que le podríades responder que me lo habéis acordado algunas veces, y yo deseádolo mucho ver; mas que el despacho de la Armada de Portugal, y cosas que de ella dependen, me han tenido y tienen tan ocupado que no me han dado lugar a ello (demás de haber andado algunos días mal dispuesto de la gota, aunque esto no me hubiera estorbado sino lo que he dicho) y haber habido y haber menester mucho tiempo y ocupación para buscar tanto dinero como se ha gastado, y forzosamente se ha de gastar, *para que no quede nada por hacer de mi parte en lo que se ha comenzado*. Y va tanto por llevarlo adelante que da poco lugar para poderse ahora tratar ni pensar en otra cosa sino en ésta.

Unas semanas más tarde, el rey se sentía más tranquilo y confiado en que «no queda nada por hacer de mi parte». «Están [las cosas] en balanza, y no solo lo de allí sino de todas partes», le escribió a Idiáquez, porque «mucho cuelga ahora de lo de allí».[36]

En estos documentos se capta la esencia de la visión que se tenía desde El Escorial. El rey y sus ministros habían hecho todo lo posible por movilizar los recursos de todos sus reinos: cualquier contratiempo, por tanto, es «sin culpa de su Majestad y de los que habían su servicio». Ahora todo dependía de que el plan que habían concebido y elaborado con tanto esmero durante tres años se llevara a cabo correctamente, con la ayuda, si fuera necesario, de los milagros a los que, en su opinión, tenía derecho por sus esfuerzos más que loables en la causa de Dios.

CAPÍTULO 10

El avance hacia el enfrentamiento

Felipe y sus ministros tenían la esperanza de que la Armada lograra resolver todos sus problemas estratégicos. En un mensaje hológrafo dirigido a las Cortes de Castilla en enero de 1588, el rey recordaba a los procuradores: «Ya todos tenéis entendida la empresa en que me he puesto por el servicio de Dios y aumento de nuestra santa fe católica, y beneficio de estos reinos, con ser causa tan común». Un mes más tarde, Idiáquez y Moura afirmaban que «el resultado de todas nuestras guerras y emprendimientos depende de esta empresa»: la conquista de Inglaterra.[1]

El 10 de junio Medina Sidonia envió un mensajero especial a Parma con la grata noticia de que la Armada estaba por fin en el mar y se dirigía al norte. «Espero ha de llegar a Flandes quince días antes que esta armada —le explicó al rey—. Será de importancia para que el duque se pueda prevenir y poner en orden para cuando, placiendo a Dios, llegue, que será lo más presto que pudiere.»[2] Un segundo mensajero especial partió de la flota ese mismo día, para suplicar al gobernador de Galicia que preparase barcos con abundantes provisiones de agua y alimentos para que la Armada los recogiese a su paso.

El propio Medina Sidonia había contribuido a crear un problema grave. Su éxito a la hora de conseguir pasar de los 10.000 combatientes con los que contaba en febrero hasta casi los 19.000 que tenía en mayo hizo que consumieran las provisiones mucho más rápido de lo que se había previsto. El duque hizo lo que pudo. Sus cuatro galeras habían remolcado a los grandes navíos de la Armada y el 10 de junio los envió directamente a Galicia, 700 kilómetros al norte, con órdenes de proteger los barcos que transportaban víveres para la flota cuando esta se acercase al cabo Finisterre. El momento llegó al amanecer del 14 de junio —mucho más tarde de lo que el duque esperaba, porque los vientos contrarios habían retrasado su viaje hacia el norte—, pero a la vista de los imponentes acantilados «toda la gente va muy buena, y con muy buen ánimo». Ahora bien, informó a Felipe, «si el tiempo me da lugar a no parar en el cabo, pienso pasar delante sin detenerme un momento». La llegada de esta noticia a El Escorial incitó al rey a hacer una broma poco frecuente. Al pie de una nota de presentación dirigida a Idiáquez, Medina Sidonia escribió: «Tornando a suplicar a vuestra señoría me perdone el ir de

mano ajena», junto a lo cual Felipe garabateó: «Antes será bien le escribáis que no le perdonaréis el ir de la propia».[3]

Para entonces, la situación de la flota frente a Finisterre se había empezado a deteriorar: ni barcos ni galeras la esperaban. Después de que la Armada navegara durante dos días frente a La Coruña, las galeras escoltaron algunas provisiones. El duque las envió de vuelta a por más, pero el viento empezó a soplar con fuerza del sur. Medina Sidonia tenía que tomar una decisión crítica. ¿Debía aprovechar el viento del sur y atacar Inglaterra por sorpresa, o debía esperar a recibir las provisiones que necesitaba de forma urgente? Se demoró en vano un día más y luego dio la señal para que la flota entrara en La Coruña. El 19 de junio, al caer la noche, su buque insignia y otros 35 barcos habían entrado y fondeado en el puerto.

La debacle

La decisión del duque fragmentó la flota. Nueve navíos, entre ellos el Gran Grifón de Gómez de Medina y el Trinidad Valencera de Luzón, no vieron la señal del duque y continuaron hacia el norte. Conscientes de la amenaza del duque de tratar como traidor a cualquier capitán que regresara a España, navegaron hacia el punto de encuentro designado, las islas Sorlingas, para esperar al resto de la Armada. El grueso de la flota tampoco logró entrar en La Coruña esa noche, por lo que fondearon más allá del cabo, donde una repentina y violenta galerna del suroeste los dispersó. El Santa Ana (Vizcaya), el Santa María de la Rosa (Guipúzcoa), las cuatro galeazas y varios navíos más sufrieron graves daños.[4]

Estos percances dejaron al duque al borde de la desesperación. El 24 de junio, cuando ya pudo comprobar la magnitud del desastre, volvió a redactar dos cartas en las que instaba al rey a abandonar la Empresa de Inglaterra. Medina Sidonia, al parecer, le tenía tomada la medida a su señor, ya que reunió sus argumentos en dos apartados: primero la teología y luego la logística. Comenzó señalando la inusual severidad de la reciente tormenta. «Aunque no fuera ocasión tan grande —observó—, pudiera haber admirado, siendo fin de junio, y tanto más en causa de Nuestro Señor, y que tanto se le ha encomendado y encomienda; por do parece que debe ser más servicio suyo lo sucedido por alguna causa justa.» Tal vez, sugirió el duque, el Todopoderoso había emitido una advertencia para que Felipe abandonase la Empresa y lo utilizase en su lugar «para llegar a algún acuerdo honorable» con el enemigo. Luego vino la logística. La situación de la flota era peligrosa: faltaban 28 de sus navíos, todo el tren de artillería y unos 6.000 soldados.

El duque veía dos alternativas: seguir adelante a pesar de todo con los barcos restantes o esperar en La Coruña a que regresaran los buques desaparecidos, y percibía graves riesgos en ambas opciones. Por un lado, cualquier intento de llevar a cabo el gran designio que no fuera con una fuerza abrumadora resultaría contraproducente, ya que la Armada nunca sería capaz de abrirse paso por el Canal de la Mancha para alcanzar al ejército de Parma y conducirlo a salvo a través del Canal. Por otra parte, un mayor retraso significaría zarpar durante la temporada en que la navegación en el Atlántico Norte era más peligrosa.

Así, el duque reafirmó con valentía la objeción fundamental que había expresado en el momento de su nombramiento: «Vuestra Majestad me mandó viniese a Lisboa a aparejar esta armada y traerla a mi cargo; y en aceptar la jornada propuse a Vuestra Majestad muchas causas propias de su servicio por donde no convenía a él que yo la hiciese, no por rehusar el trabajo sino por ver que se iba a la empresa de un reino tan grande y tan ayudado de los vecinos, y que para ello era menester mucha más fuerza de la que Vuestra Majestad tenía junta en Lisboa», sobre todo teniendo en cuenta que, a pesar de sus mejores esfuerzos, la Armada «queda con tan poca fuerza que es inferior a la del enemigo». Por otro lado, una vez en el mar, Medina Sidonia había comprobado que «la gente no [era] tan plática como convendría» y en lo que respectaba a «los oficiales, que por lo que es mi conciencia digo a Vuestra Majestad que veo pocos o casi ninguno que entienda y sepa cumplir con las obligaciones de sus oficios». Sin embargo, todo el destino de la monarquía dependía «del yerro o acertamiento de esta jornada, en la cual tiene Vuestra Majestad juntas todas sus fuerzas de estos mares, así de lo que es naves como de artillería y pertrechos». Perder estos recursos «y así, lo de Portugal y las Indias correría mucho riesgo con este desabrigo, y los Estados de Flandes cobrarían ánimo, tornando a levantarse con cualquier mal suceso que tuviese esta armada». Por lo tanto, se preguntaba el duque, ¿no sería mejor cancelar la Empresa? Por lo menos, estas consideraciones de peso hacían que el asunto fuera «experimentado y advertido con todo cuidado. Y así, entienda Vuestra Majestad que esto está muy flaco, y —concluía, quizá en alusión a Idiáquez y Moura— no engañe nadie a Vuestra Majestad con decirle otra cosa».

En otra carta hológrafa de ese mismo día, el duque pedía a Idiáquez que se asegurase de que esta vez el rey viera su carta (sin duda, una referencia al envío interceptado del 18 de febrero), «porque mis obligaciones y conciencia» lo obligaban a escribir, «y tanto más viendo que Nuestro Señor dispone las cosas, por oculto juicio suyo,

diferentemente de lo que se creyó, ni se ha visto jamás en tiempo como éste». Después de subrayar la severidad sin precedentes del tiempo («pues aún en el mismo puerto tenemos tanta tormenta y mar que obliga a estar con tres ayustes y calados los masteleros, que por diciembre pocas veces se suele hacer»), expresó su continua sensación de incapacidad. «Temo mucho los sucesos y más mis pecados —escribe—, y que en persona tan nueva se haya puesto en balanza todo lo que es hoy el mundo.»[5]

El correo partió; el duque esperó. Sus cartas hacían peligrar su reputación, su alto cargo y tal vez incluso su vida por dos motivos: en primer lugar, sugerir que el rey debía hacer las paces con sus enemigos rozaba la traición; en segundo lugar, y más grave, insinuar que Dios ya no estaba de parte de Felipe podía, a ojos del rey, rayar en la herejía.

Sin embargo, Medina Sidonia no estaba solo en sus recelos. En Madrid, el embajador Khevenhüller creía que el revés «animaría mucho a nuestros enemigos y haría pensar a los herejes que Dios estaba de su parte y no de la de su majestad»; y según el nuncio, «las malas noticias sobre la Armada» habían disgustado «no solo a su majestad, sino a toda esta corte, porque parece que el Señor Nuestro Salvador no aprueba esta empresa».[6] En La Coruña, el duque examinó las opciones que tenía la Armada con su Consejo de Guerra. Don Jorge Manrique, veedor general de la flota, habló en primer lugar y alegó que carecía de pan y víveres suficientes para proseguir. Recalde lo dudaba, pero «como dice que tiene la razón de todo, es menester callar». El impetuoso don Pedro de Valdés no se quedó callado y abogó acaloradamente por un inmediato ataque por sorpresa. La situación no iba a mejorar, afirmó Valdés, pero podría empeorar: la Armada debía atacar ahora, mientras todavía tuviera capacidad para hacerlo. Para alivio del duque, sin duda, el resto de sus oficiales superiores estuvieron de acuerdo con Manrique en que la Armada era demasiado débil para continuar en su estado actual, y el duque envió al rey un resumen de esta reunión. En su carta del 28 de junio en la que recapitulaba la situación intentó desacreditar la opinión discrepante de Valdés de un modo bastante mezquino: «Quizá no se debe de acordar de lo que le pasó en la Tercera, que tanto costó a vuestra majestad su arrojamiento». Se refería al temerario intento que, siete años antes, había hecho don Pedro de tomar la isla y que había terminado en un ignominioso fracaso y un consejo de guerra.[7]

La carta del duque a Idiáquez ese mismo día (escrita desde el buque insignia «con tantas aguas y tiempo como si fuera Navidad») retomaba el tono pesimista de sus despachos anteriores. Afirmaba que

la actuación de la flota desde su salida de Lisboa había demostrado «que es caso imposible» mantenerla unida en el Canal, porque ni las urcas ni los barcos de la escuadra de Levante podrían seguir el ritmo del resto a menos que soplara el viento directamente en las velas. Además, «viendo que Su Majestad ha congregado todas sus fuerzas» en la Armada, si esta sufriera alguna desgracia «se queda todo lo que es la grandeza de Su Majestad en mucho peligro, por no tener en todos sus reinos diez naves ni artillería ni medio como defendernos de tantos enemigos». Y si el enemigo tomase puertos en América o interrumpiese el comercio transatlántico, sería «acabar la fuerza de estos reinos». Como en sus cartas anteriores, el duque combinó la teología con la logística. Le pidió a Idiáquez que por favor «crea vuestra señoría que nada me mueve sin la voluntad divina, y que entiendo que lo es no pasar adelante con la jornada». Malhumorado, añadía: «Veo los ánimos de todos tan caídos, y desalentados los que más de esto saben; hace un mes que estaba todo esto tan diferente, cosa que me ha admirado y no es sino disposición del Cielo». Para concluir, Medina Sidonia no pudo resistirse a repetir: «Con haber dicho lo que entiendo tan llanamente, me hallo muy contento y descansado, y aguardaré a cumplir lo que se me mandare con el recelo y presupuesto dicho, y con haber dado a entender a vuestra señoría tantas veces, por el descargo de mi conciencia, que se debía dar dueño a esta máquina que lo entendiese y tuviese la experiencia que a mí me falta, con tantas otras cosas».[8]

Mientras el duque esperaba una respuesta de la corte, su flota se fue recomponiendo lentamente. Un patache que había enviado a las Sorlingas encontró nueve navíos en buen estado, gracias a los esfuerzos de Gómez de Medina (quien, como general de una escuadra era el oficial de mayor rango presente). Todos regresaron sanos y salvos a La Coruña el 6 de julio («podría después decir las que eran y cómo venían oliendo a Inglaterra por haber estado [tan] cerca de ella que no pudieron barloventear», observó Recalde con cierta tristeza). Poco a poco fueron regresando otros rezagados y comenzó la inmensa tarea de reparar y avituallar los barcos. La amplia experiencia administrativa de Medina Sidonia y su permanente preocupación por cada detalle dio sus frutos una vez más: «Y a lo que ha llegado da el Duque grandísima prisa, trabajándolo como suele para salir con ello a la mar», transmitió Recalde al rey. El estilo de mando de Medina Sidonia no era ni remoto ni distante, algo que compartía con el almirante Howard. Así, el 10 de julio, que era domingo, lo pasó en las entrañas del Santa María de la Rosa, dañado por la tormenta, supervisando la colocación de un nuevo palo mayor. La tarea duró seis

horas y «cuando lo vi puesto», informó modestamente al rey: «No me pareció que se había hecho poco».[9]

El ambiente en El Escorial era muy diferente. La carta pesimista de Medina Sidonia del 24 de junio «ha venido bien mal a propósito», se quejó el rey, porque «el cuidado que con tanta razón traigo de ello, creo que me hace no andar bueno». Se negó a leer algunos de los documentos que llegaron a su mesa: «En verdad que no he osado leer la carta del dinero» enviada por Parma, «porque para desearlo yo y procurarlo no es menester ni me pondría más alas porque entiendo lo que importa; y para lo demás no serviría razón, sino para darme más pena de la que me traigo, que es harta de todo, y de temer mucho que siendo menester tanto dinero haya muy poco, y ése no tan presto como sería menester». Pero no veía otra alternativa, dado «tanto dinero como se ha gastado, y forzosamente se ha de gastar para que no quede nada por hacer de mi parte en lo que se ha comenzado. Y va tanto por llevarlo adelante que da poco lugar para poderse tratar ni pensar en otra cosa sino en esta». Por eso, dedicó a los informes de La Coruña toda su atención.[10]

Las primeras líneas de la respuesta del rey debieron de hacer sonrojar a Medina Sidonia. «Duque y primo», comenzó:

> La carta de vuestra mano de 24 he recibido, y por lo que de vos conozco creo muy bien que todo aquello que allí me acordáis nace del celo de mi servicio y deseo del acertamiento puramente. El estar tan seguro de esto me hace declararme con vos mucho más que hiciera con otro.

Después de este comienzo aterrador, el resto de la misiva, aunque firme, era comprensiva y estaba escrita en un tono amable. El rey reafirmó cada una de las razones originales de la Empresa y utilizó su perversa lógica para demoler cada una de las objeciones del duque. En primer lugar, la teología: «Que a ser ésta una guerra injusta pudiera tomarse esta tormenta por ser señal de la voluntad de Nuestro Señor para desistir de su ofensa, mas siendo tan justa como es, no se debe creer que la ha de desamparar sino de favorecer mejor que se puede desear». Luego vinieron la logística y la estrategia. El rey recordó a su dubitativo comandante que los ingleses no tenían aliados y que sus fuerzas seguían siendo inferiores a las de España. Con el viento a favor, la flota podría estar en el Canal de la Mancha en una semana, mientras que si permanecía en La Coruña sería un blanco fácil, susceptible de ser destruida mientras estaba fondeada o bloqueada en el puerto mientras los ingleses arrasaban las costas ibéricas desprotegidas y se hacían con la siguiente flota de tesoros americanos.

«Yo tengo ofrecido a Dios este servicio; para ayudármele a hacer os tomé por instrumento —y continuó Felipe—, estoy yo con resolución de que las venzamos todas con ayuda de Nuestro Señor.» A continuación, dio una orden que no admitía más disensiones: «Alentaos, pues, a lo que os toca».[11]

El correo que entregó este documento también trajo cartas algo groseras de Idiáquez, que reprendía al duque diciéndole que debía confiar en Dios y añadía: «Haga pecho digno de su valor»; y de Moura, que le instaba a «que vuestra señoría engorde y duerma y acabe de creer que no está obligado a dar cuenta de lo que el Cielo ordena, sino conformarse con ello, pues allí se sabe mejor lo que nos conviene». Unos días más tarde, el rey volvió a escribir al duque. Le decía: «Habréis visto claramente mi intención», refiriéndose a su carta anterior, pero como de costumbre se repitió a sí mismo: «que es de no desistir de la empresa por lo sucedido, sino llevar en todo caso adelante lo comenzado venciendo las dificultades que se pueden atravesar». Y continuó: «Espero en Nuestro Señor que ha de trocar todas estas dificultades del principio en mayor gloria suya al cabo» (un ejemplo más de que el rey veía el favor divino como algo que uno podía «ganarse»). Y concluyó: «Y cada día me despachad un correo con lo que hubiere y el estado en que todo lo tuviereis».[12]

El objetivo de esta última orden, por supuesto, era dar a Felipe la oportunidad de microgestionarlo todo, y no perdió tiempo en hacerlo. Medina Sidonia había enviado al rey una copia de su carta del 4 de junio a Parma, confirmando que tan pronto como la Armada hubiera alcanzado la costa de Inglaterra, le haría saber dónde se encontraba, para que «me vaya a buscar a vuestra excelencia y le avise, en entrando en la costa de Inglaterra, dónde me hallo para que vuestra excelencia pueda salir con su armada. Yo quisiera mucho —continuó— que la costa fuera tan capaz que pudiera sufrir a lo largo una tan gruesa armada como ésta, tomando algún puerto seguro a las espaldas, pero no le habiendo será menester valernos de lo que hubiere. Reiteró su necesidad de conocer urgentemente «el estado en que estuviere y cuándo podrá salir y dónde nos podremos juntar». A continuación, mientras esperaba la confirmación de que Parma y sus fuerzas estaban listos, informó: «Yo he hecho juntar a los pilotos y hombres pláticas de esta armada, que lo son de toda la costa de Inglaterra, y propuéstoles que resuelvan en qué puerto podría arribar esta armada en aquella costa, que estuviese segura de los temporales». Estos mencionaron los lugares de Beachy Head, Hastings y Romney.[13]

Los acontecimientos revelarían lo acertado que era este plan B, pero una vez más Felipe lo vetó. «He visto que algunos pilotos eran de

parecer que os arrimaseis a algunos puertos que son más acá del Estrecho de Dover, de cuyo parecer no me espanto —dijo a Medina Sidonia—, por no saber ellos la orden que lleváis de pasar hasta el cabo de Margate.» Ahora, reiteró este objetivo. Y así, la debilidad más grande de la estrategia operativa del rey quedaría intacta.[14]

Algunos pensaron que Medina Sidonia había cometido un grave error al refugiarse en La Coruña. «No quiero meterme en el sentimiento que tengo», le confesó Recalde a Idiáquez:

> de no haber tenido salud para barquear y ver al Duque el día que descubrimos el cabo o las galeras, porque yo sé de mí que nos sirviéramos del tiempo, que sí era cual se podía desear para nuestro camino, sin que cortesanos que apetecen siempre comodidades tuvieran lugar a gozarlas aquí, ni otros interesados en que torne el armada y estar en el puerto, ello se hizo.[15]

«Y pues [si] Dios —concedió—, a quien tan de veras se le encomienda, lo quiso, debe haber convenido.»

Recalde también reprochó a su comandante que hiciera caso a esos «cortesanos». «Quería yo, como tan servidor del Duque, no verle tan fácil en algunas persuasiones, más resoluto en otras cosas y más severo y amigo de castigar los que contravienen los bandos.» Al parecer, Medina Sidonia estaba de acuerdo, porque llamó a Diego Flores de Valdés, comandante de la escuadra de Castilla, para que sirviera en el buque insignia como asesor náutico. El Consejo de Guerra de Madrid llegó a la misma conclusión y recomendó el traslado de otros tres «guardianes» al buque insignia para compensar la inexperiencia del duque: don Francisco de Bobadilla, el militar más experimentado; Marolín de Juan, el piloto mayor; y Miguel de Oquendo, comandante de la escuadra de Guipúzcoa, «por la mucha práctica que tiene de los mares de Flandes». «Creemos —afirmaron los consejeros— porque se entiende que si tuviera personas de esta calidad no entrara en La Coruña y el viaje se hubiera hecho.» Felipe vetó a Oquendo («por no dejar tantas escuadras desprovistas de cabeza») pero envió a La Coruña a Andrés de Alva, del Consejo de Guerra, para asegurarse de que Medina Sidonia aceptaba a los otros «que vos, en mi nombre, mandaréis que pasen a su galeón, juntamente con los que le parecieren más útiles y menos se echen a faltar en los navíos en que ahora sirven». La elección de Flores —que sabía más de convoyes que de batallas— en lugar de Oquendo tendría resultados fatales en el destino de la campaña de la Armada.[16]

No obstante, se diría que los azotes verbales del rey habían hecho casi feliz a Medina Sidonia. El 6 de julio, cuando el último de los

barcos que se habían separado de la flota entró en La Coruña, escribió con júbilo: «Del suceso que esta armada ha tenido, entiendo que Nuestro Señor lo ha dispuesto todo para más servicio suyo, y va se viendo con la junta de las naves que ha sido milagrosa». Pocos días después repetía: «Espero en Nuestro Señor que lo que ahora nos resta lo ha de encaminar con gran gloria suya, dándonos una muy gran victoria. Muy alentados nos hallamos todos, y aunque yo con el trabajo que siempre por estar solo, me parece que Nuestro Señor da fuerzas y todo lo que me falta por lo que aquí se va ofreciendo». El 15 de julio, su entusiasmo había aumentado aún más: «Pero Dios, como negocio suyo y que no tiene olvidado el servicio tan grande que su majestad pretende hacerle en esta jornada, ha sido servido de volverla a juntar toda sin que falte una sola barca ni se haya perdido nada de toda ella, que lo tengo a tan gran milagro como se debe tener, habiendo sido la borrasca tan grande y corrido las naves a tantas partes». Predijo que la Armada zarparía en una semana.[17]

Recalde, como era habitual, albergaba sentimientos más pesimistas y también más prácticos. «Su excelencia [Medina Sidonia] me hizo merced ayer de verme» informó a Idiáquez (sin duda con sarcasmo, pues era el segundo de la flota) y aprendió que

> el paradero y fin que esta armada lleva, según lo poco que yo he podido entender, es pelear con el enemigo de poder a poder y romperle, como espero en Dios que será, si quiere dar la batalla, que creo será cierta. En caso que no sea lo dicho, pasar a Las Dunas [el paradero de «the Downs», cerca de Dover] y de allí asistir y dar la mano a lo que está en Dunquerque y a que pase el ejército del duque de Parma con seguridad a la parte que tuviere designada por más conveniente, que debe de ser al más corto camino, seis leguas más o menos, al un lado u otro del río de Londres. Serán necesarios algunos días para esto, pues habiendo de haber caballería, como se entiende, no puede ser en una barcada, y plegue a Dios sea en dos.

«Hecho esto —continuó Recalde lúgubremente—, es necesario buscar puerto a la armada la primera cosa», pero ¿cuál? «no entiendo que hay puertos para naos grandes, sino ruin costa, y aquel puerto y los de la isla Duyque tienen hartos fuertes y castillos.» Mucho mejor, pensó Recalde, para la flota tomar Falmouth o Plymouth. Sin embargo, concluyó, igual que Felipe: «Y así irá harto y perfecto deseo que acertemos como el negocio lo requiere; de creer es que Dios ha de guiarle».[18]

A punto del enfrentamiento

Medina Sidonia y Recalde no mencionaron (ni mucho menos

cuestionaron) el subyacente dilema estratégico de abandonar o permanecer en La Coruña, sin duda porque, dada la situación en la que se encontraba la Armada, navegar hasta Inglaterra lo antes posible se había convertido en la única opción sensata. Disolver la flota, que representaba tanto capital en recursos y prestigio, antes de que hubiera cumplido ninguno de sus objetivos, no conseguiría nada: como observó Felipe, ni siquiera ejercería presión sobre los negociadores ingleses en Bourbourg. Y lo que es peor, los ingleses podrían descender hasta La Coruña, como habían hecho el año anterior con Cádiz, causando estragos en la Armada mientras se encontraba anclada e indefensa.

Eso es exactamente lo que los ingleses tenían planeado. Mientras los comisionados de la reina seguían negociando a duras penas en Bourbourg, sus almirantes se preparaban para lanzar otro ataque preventivo contra España. Tan pronto como el almirante Howard llegó a Plymouth con sus barcos el 23 de mayo, declaró su intención de pasar «dos días para proveer de agua a la flota, y después, si Dios quiere, aprovechar el primer viento en dirección a la costa de España». Una semana más tarde zarpó llevando «87 barcos» consigo, con la idea de «llegar a la costa de España con toda presteza; pero no llevábamos ni catorce horas en el mar cuando el viento viró a suroeste y continuó soplando del sur durante siete días, con una fuerza como creo que nunca se había visto en esta época del año». Por lo tanto, «nos costó mucho recuperar Plymouth» el 16 de junio. Mientras estaban en el mar se enteraron de que la Armada, con «150 o 200 velas», había zarpado desde Lisboa, pero se encontró con el viento en contra, lo que llevó a Drake a predecir: «O bien tendremos noticias de ellos muy pronto, o bien se dirigirán a La Coruña, y allí se reunirán, y harán su encuentro completo».[19]

Dos semanas más tarde, Howard abandonó Plymouth para intentar otro ataque sorpresa, pero una vez más se lo impidió el mal tiempo frente a las islas Sorlingas, las tormentas frente a Ouessant y, al final, una calma total cuando se encontraban a cien kilómetros de la costa española. Terminó por rendirse y el 22 de julio volvió a entrar en Plymouth, para que la flota llevara a cabo el laborioso proceso de aprovisionarse para reemplazar todo lo consumido en el infructuoso viaje. Era lo mejor: la Armada se había puesto en marcha otra vez. Como Howard comprendería más tarde, «el viento que nos trajo de vuelta a nosotros desde España los sacó a ellos».[20]

Mientras esperaba ese viento sur, Medina Sidonia dio varios pasos importantes. Volvió a insistir en el carácter sagrado que tenía la campaña y destacó lo importante que era evitar hablar de forma

grosera, blasfemar, dedicarse al juego y la sodomía, y ordenó que se rezara públicamente dos veces al día en todos los barcos. Para mejorar la motivación espiritual, envió a todos los clérigos que había a bordo a la isla de San Antón, en el puerto de La Coruña, donde hizo que se instalaran tiendas y altares provisionales. En tandas de mil o más, cada hombre de la flota se confesaba y recibía la bendición junto con un medallón de metal para llevar colgado del cuello en el que aparecía la Virgen por un lado y Cristo por el otro (imagen 32).

No es de extrañar que la moral de sus hombres decayera; en parte, el duque decidió que esto se hiciera en la isla por temor a que desertaran si se les permitía desembarcar. De hecho, más de uno huyó: según el doctor Góngora, oficial médico a bordo de Nuestra Señora del Rosario, algunos «se quedaron en La Coruña y no quisieron seguir adelante». Estos débiles de corazón no serían una gran pérdida. Recalde ya se había quejado de la práctica de confiar las compañías a caballeros que son «muy mozos».[21]

La propaganda alentó a los que se quedaron a mantener el rumbo. Algunos de los capturados a bordo del Rosario declararon haber oído, antes de salir de España, «discursos generales en el sentido de que todos debían partir muy ricos de Inglaterra»; a otros se les aseguró que se les permitiría, «en cualquier lugar en el que entraran [de Inglaterra], saquearlo, ya fuera ciudad, pueblo, aldea o lo que fuera»; y que «pasarían a cuchillo a todos los que se les resistieran». Como el católico inglés Tristram Winslade dijo más tarde a sus captores: «Su discurso era que desembarcarían tan cerca de Londres como pudieran, la saquearían, y no dejarían a uno con vida». Otros prisioneros lo confirmaron: «Se habían conjurado para prender fuego en varias partes de la ciudad de Londres y saquearla en cuanto se alborotara, y seguir de este modo hasta la corte, donde encontrarían a la reina, y hacer lo posible por matarla».[22]

Avance hacia el Canal de la Mancha

Cualquiera que fuese la verdad de tales historias, los hombres habían recuperado el ánimo cuando la flora zarpó de La Coruña. El 19 de julio, Andrés de Alva afirmó: «Y creo que ha sido negocio de Dios haberle sucedido la tormenta para entrar en este puerto, porque como en Lisboa no echaron de ver los capitanes las faltas que tenían», pero «con el temporal que corrieron se han descubierto los daños que cada uno tenía en su navío, y con haberse reparado aquí van ahora mucho mejor que cuando partieron de Lisboa». Alva también declaró que todos los que estaban a bordo «servían porque la armada y gente están de manera que convida a hacerlo, y todos con el mayor

contentamiento que se puede imaginar y deseo de hallarse a las manos con el enemigo». Además, llegaron refuerzos, lo que elevó el número de hombres a bordo a casi 27.000 mil, incluidos más de 18.000 soldados. Medina Sidonia incluso se sintió lo suficientemente seguro como para rechazar a algunos recién llegados que no estaban en forma. Cuando llegó un contingente de 400 levas locales, informó al rey de que eran hombres mayores, enfermos, desnutridos y «sin poder ser de servicio en ninguna manera», «pues ninguno dellos sabe qué cosa es arcabuz, espada ni ningún género de armas». En lugar de dejarlos morir a bordo sin ningún resultado, y viendo que «han acudido las mujeres con tantas lástimas y trabajos que a mí se me ha hecho muy gran cargo de conciencia de embarcarlos», los había enviado a todos a casa.[23]

Medina Sidonia tenía menos confianza en que tuvieran las provisiones necesarias: el supervisor general de avituallamiento inspeccionó los suministros, arrojó muchos alimentos podridos al mar y certificó que la flota tenía suficiente queso, pescado, verduras, vino y aceite de oliva para dos meses, y bizcocho para 163 días; pero el duque seguía dudando. Informó al rey de que «pero por estar mucha parte dañado e irse», había reducido la ración diaria para cada hombre a una libra de galleta y había reducido la cantidad de carne.[24]

El 20 de julio, Medina Sidonia convocó otras dos reuniones en el buque insignia —una de su Consejo de Guerra y otra de sus principales pilotos— para decidir qué debían hacer a continuación. Insistió en que cada uno expusiera su opinión por separado y el acta detallada, enviada al rey, reveló una rara unanimidad. El primero en hablar fue Leyva, que abogaba por una partida inmediata «con la mayor diligencia que se pueda en el mundo, con tal que la cosa no lleve camino de desesperada sino que se pueda acertar el viaje». A Diego Flores le preocupaba el tiempo que haría falta para sacar a la flota del puerto y llevarla a mar abierto, «pero porque se gasta el tiempo y los bastimentos, parece que será menos inconveniente el dejar de salir». Recalde habló el último y adoptó el tono malhumorado que se había convertido en su seña de identidad; el clima era todo lo favorable que podría llegar a ser y, según dijo: «En todo este tiempo hasta las once del día si se hubiera desamarrado el armada hubiera montado seguramente el cabo del Prior». Por lo tanto, opinaba «que si el tiempo hace mañana como hoy se salga sin aguardar a lunas nuevas». El duque consultó entonces a sus pilotos, que apoyaron unánimemente la recomendación de Recalde. Sugirieron que, si el tiempo seguía siendo favorable al atardecer, el buque insignia disparase un cañonazo para autorizar a la flota a iniciar los últimos

preparativos, y otro a medianoche como señal para que los barcos comenzasen a levar anclas y se preparasen para izar las velas al amanecer. Aun así, el duque vacilaba para decidir algo tan trascendental él solo, y a las siete de la mañana del 21 de julio ordenó a Recalde y a algunos otros altos oficiales y pilotos experimentados que se unieran a él y a Flores a bordo del buque insignia para tomar la decisión final. Como todos los buques habían levado anclas menos uno, decidieron que, a menos que cambiara el tiempo, la flota zarparía a mediodía. Al igual que en Lisboa, toda la Armada se hizo a la mar sin una sola pérdida, otra notable hazaña marinera.[25]

Casi de inmediato, llegó una calma total y luego un viento del norte, que obligó a la flota a echar el ancla de nuevo, y el duque temió «que nos ha de forzar a volver a La Coruña», pero entonces el viento comenzó a soplar al sur. El buque insignia disparó un cañonazo, la señal para que todos reanudaran el viaje, pero se rompió el timón de la galeaza Zúñiga, necesitada de reparación, y «algunas se detuvieron tanto en esto que por aguardarlas no pude salir de allí hasta una hora después de amanecido». Sin embargo, el 25 de julio, que «a esta hora me hallo en 48 grados» (a la altura de Burdeos en Francia), Medina Sidonia se sintió lo suficientemente seguro como para enviar otro patache a Parma, anunciando su aproximación. Un barco de Cornualles que se dirigía a Bretaña en busca de sal los avistó y su capitán vio con asombro las grandes cruces rojas en las velas de la Armada antes de huir a casa sin aliento a contar su historia. Al día siguiente, el tiempo volvió a cambiar y hubo tres días de tormentas.[26]

La Armada ahora sufrió graves pérdidas. El 26 de julio, a primera hora, el galeón Santiago (Portugal) colisionó con el San Cristóbal (Castilla) y ambos navíos tuvieron la suerte de salir solo con algún daño menor. El amanecer del 28 de julio reveló una calamidad mucho más grave. El buque insignia vizcaíno Santa Ana —uno de los más poderosos de la flota y, por tanto, uno de los elegidos para transportar 50.000 escudos de oro de la Real Hacienda— había desaparecido. Mientras ejecutaba una orden de Recalde para ayudar a reparar el mástil roto de un patache, perdió de vista a la flota y se dirigió a la bahía de St Michael's Mount, uno de los puntos de encuentro designados. Al no encontrar allí noticias de la Armada, el Santa Ana se refugió en La Hogue, al este de la península de Cherburgo, y finalmente en El Havre, donde permanecería inmovilizada durante toda la campaña.

Las cuatro galeras también abandonaron. Su comandante temía que sus frágiles navíos no pudieran resistir las tormentas del golfo de Vizcaya y pidió permiso al duque para seguir la costa (como había

hecho entre Lisboa y La Coruña), pero este se negó. Como casi todo el mundo había previsto, las cuatro embarcaciones no respondieron a las condiciones meteorológicas y se dirigieron a puertos franceses. Uno naufragó al intentar entrar en Bayona; los convictos a bordo de otro se amotinaron al acercarse a tierra; los otros dos regresaron haciendo agua a España.

Lo peor de todo es que faltaban casi otros cuarenta navíos, entre ellos el Rosario de Valdés, y varios buques de la escuadra andaluza. El duque ordenó a la Armada tomar rizos de las velas hasta que los rezagados se pusieran al día, y reanudó el viaje al día siguiente, cuando Valdés y sus navíos perdidos, que se habían refugiado en las Sorlingas siguiendo las instrucciones, se reincorporaron a la flota.

A pesar de estos contratiempos, a las cuatro de la tarde del 29 de julio, apenas una semana después de su salida de La Coruña, los vigías del buque insignia avistaron la costa inglesa. El duque desplegó inmediatamente el estandarte real, en el que figuraban el escudo real y el Cristo crucificado. Ordenó a todos que rezaran oraciones de acción de gracias y autorizó a cada barco a disparar tres piezas de artillería (¡la sorpresa dejó de ser sorpresa!). «El viaje ha sido trabajoso —informó el duque al rey— y hubo votos —¿se refería a Diego Flores?— de que se arribase, y me resolví de no hacerlo hasta tener rotos» sus mástiles. Como el almirante González-Aller Hierro ha observado: «Quizá sea este el momento más feliz de Medina Sidonia durante toda la campaña». Incluso Recalde se animó: todo había ido tan bien «como se puede imaginar, y así le llevan todos, y grandes esperanzas de que cada día los ha de haber mayores y que se puedan participar por allá». Según Leyva, «Mañana o pasado mañana habrá boda: es decir, lucharemos en alguna parte casi con la certeza de la victoria». El duque solo expresó dos reservas en este momento: «Yo no puedo navegar con este galeón más que al paso de la más ruin nao que va en el armada porque la tengo de ir aguardando» (una actitud que no sostenía en cuanto hubiera contacto con el enemigo), y «estoy espantado de no haber tenido aviso» de Flandes «en tantos días; y en todo este viaje no se ha topado navío ni persona de quien poder tomar lengua y así se va muy a ciegas».[27]

Aunque él no lo sabía, la Armada contaba ahora con una ventaja decisiva sobre sus adversarios. El almirante Howard había regresado a Plymouth el 22 de julio tras el frustrado intento de asalto a La Coruña, sin apenas provisiones. No era fácil reponerlas en el suroeste de Inglaterra, una zona poco poblada y poco acostumbrada a proporcionar la ingente cantidad de alimentos que necesitaban los 9.500 hombres que iban a bordo. Sin embargo, apresurarse era clave,

porque el 30 de julio «se metió a reconocerla [la Armada] un pataje inglés» —sin duda, el Golden Hind de Thomas Fleming (véase el capítulo 3)— y aunque algunos barcos españoles «le dio caza, se le metió en el puerto con grandísima ligereza». Pero por muy rápido que viajara Fleming con sus sensacionales noticias, llegó demasiado tarde para llevar a cabo una acción inmediata: la marea estaba subiendo, Howard no podía zarpar con su flota antes del anochecer.[28]

La seguridad de la principal defensa de Inglaterra, su flota de combate, dependía por tanto de la eficacia de las fortificaciones de Plymouth. Un mapa detallado encargado por sir Richard Grenville el año anterior muestra las posiciones de la artillería. Las dos baterías mostradas en la bahía de Cawsand, al oeste, y Bovisand, al este, ambas consideradas por Grenville como «un buen desembarcadero» para los invasores marítimos, requerían un «nuevo baluarte». Sin ellos, los españoles podrían asaltar la costa y crear fortificaciones que paralizaran a la flota inglesa.

¿Qué hay de las otras defensas que aparecen en el mapa de Grenville? Aunque probar una negativa suele ser difícil, los registros municipales de Plymouth de 1588 revelan que la ciudad compró artillería pesada, pólvora, cartuchos y armaduras; pero el oficial mayor del condado se lamentaba de la «falta de gente capacitada» con «conocimientos para la levantar sistemas defensivos y fortificaciones», y no mencionaba la construcción de ningún «nuevo baluarte». Además, una petición al Consejo Privado firmada tanto por sir Francis Drake como por el alcalde de Plymouth en 1590 no deja lugar a dudas de que los baluartes que aparecen en el mapa de Grenville no se habían construido todavía en el año de la Armada. La petición comenzaba: «La dicha ciudad está expuesta al enemigo, no está defendida por ningún fuerte o baluarte, [para] que pueda, mediante el desembarco de una pequeña fuerza en la noche, hacerse dueño de su artillería, y así tomar la ciudad». Así pues, la Inglaterra de los Tudor tuvo la gran suerte de que, a las siete de la tarde del 29 de julio de 1588, a dieciocho kilómetros de la península de Lizard, Diego Flores propusiera «que la real amainase y se juntase la armada, para tener ganado el barlovento al enemigo. Al Duque le pareció acertado virar la vuelta de la mar, porque la armada enemiga no ganase el viento».[29]

TERCERA PARTE

«Vino, vio, se marchó»

«Nunca antes se había lanzado una armada
como esta contra Inglaterra»

JOHN MOUNTGOMERIE, 1589[1]

CAPÍTULO 11

Posiciones de combate

La Empresa de Inglaterra: la teoría

Felipe II firmó sus instrucciones para Medina Sidonia como capitán general del Mar Océano el 1 de abril de 1588 y las envió a Lisboa junto con una versión actualizada de un documento de consejo redactado para Santa Cruz el septiembre anterior (véase el capítulo 8). Entre ambos quedaba establecida la visión del monarca sobre los objetivos estratégicos y tácticos de la Armada.

El duque debía salir «con toda el armada e iréis derecho al Canal de Inglaterra, subiendo por él arriba hasta el cabo de Margate» (el North Foreland), donde Parma y sus tropas se unirían a él «y allanar y asegurar el paso para su tránsito conforme a la traza acordada y resolución que ambos tenéis mía». A continuación, las instrucciones yuxtaponían detalles sobre el manejo de la flota con medidas para frenar la inmoralidad de su pecaminoso cargamento humano en tan sagrada empresa. La teología y el consejo práctico se entremezclaban inextricablemente. No se debía blasfemar a bordo de los barcos; la flota inglesa debía ser derrotada si trataba de atacar o detener a la Armada. La bebida, el juego, las peleas y (¡Dios nos libre!) los líos de faldas debían recibir un riguroso castigo; los dos duques debían cooperar plenamente, en términos de igualdad y mutuo respeto. Sobre todo, Medina Sidonia debía mantenerse en contacto constante con Parma, un reto que Felipe suponía fácil, dado que el duque podía

> en la forma que mejor os pareciere, le enviaréis aviso de vos, ora sea echando en tierra en la costa de Francia de noche con algún navío de remo alguna persona fiada en alguna playa de Normandía o del condado de Bolonia, de donde podrá ir con seguridad, o enviando los avisos por mar hasta Gravelinas, Dunquerque, Nieuwpoort, puertos de Flandes, advirtiendo que a las personas que se enviaren por tierra, que han de ser de entera confianza, se les puede fiar de palabra la comisión que se les diere, y a los que hubieren de ir por mar se les pueden dar cartas para el Duque en la cifra que se os enviará con esta instrucción.

Las instrucciones del rey terminaban con dos órdenes que reafirmaban su intención de controlarlo todo desde El Escorial. «Llevaréis muy a cargo avisadme muy a menudo de todo lo que hiciereis y que fuere sucediendo.» Y añadía: «Esto es lo que por ahora

ha parecido advertiros, y remitiendo lo demás que conviniere en los medios, con que no alteren esta traza y sean conformes a este fin, a vuestra prudencia y experiencia y a lo que más me pareciere adelante añadir u ordenar, según los avisos u ocasiones y el estado que tomaren las cosas, de que os mandar dar aviso».[1]

Ningún documento explicaba exactamente de qué manera la Armada podía «allanar y asegurar» el tránsito de Parma a Inglaterra; de hecho, Medina Sidonia ni siquiera sabía el punto donde pretendía aterrizar Parma hasta que este llegara a su destino. Según las *Instrucciones Secretas* que Felipe firmó también el 1 de abril de 1588: «Puesto en el cabo de Margate, a donde habéis de hacer esfuerzo de llegar con el armada allanando las dificultades que en el camino se os opusieren, sabréis donde quiere el Duque, mi sobrino, se le ponga la gente que le habéis de dar, y allí se la haréis poner». Lo único que especificaba era que don Alonso de Leyva se encargaría de conducir a estos soldados hasta hacerlos desembarcar en la plaza acordada, y a continuación recibiría las órdenes de Parma.

Al menos, estas instrucciones secretas exponían un «plan B». Si, por desgracia, el encuentro con Parma resultara imposible, entonces (y solo «comunicando con él») Medina Sidonia podría cruzar de vuelta el Canal y «advertiréis a entrar por la parte de levante del puerto, que es entrada más ancha y extendida que la de poniente, y demás de ser por esto lo que conviene, os vendrá más a la mano la dicha entrada de levante». Su objetivo debía ser «apoderaros de la isla de Wight, que no es tan fuerte que parezca que puede resistir, y ganada, se podría defender y tendríais puerto seguro para recoger allí la armada y hacer los efectos a que aquel sitio, que es de mucha importancia, abriría camino, y así convendría mucho fortificaros bien en él». Aunque Felipe delegaba en los dos duques la decisión inmediata de qué hacer a continuación, insistía en que más adelante, «mas por lo que en cualquiera que haya, importa que yo lo sepa con la brevedad posible para poder avisar y ordenar lo que convenga según se encaminaren las cosas, os torno a encargar aquí mucho el cuidado de enviarme siempre aviso de cuanto hiciereis». El hombre de El Escorial seguiría a cargo de todo.[2]

Felipe también firmó un tercer conjunto de instrucciones el 1 de abril, esta vez para Parma. En realidad, en ellas se establecía un «plan C»: qué hacer si el duque desembarcaba en Kent pero «el suceso no fuere tan próspero que las armas lo puedan allanar ni tampoco tan contrario que quite al enemigo de cuidado, lo cual, mediante Dios, no será, y se contrapesaren las cosas de manera que se vea que no desconviene la paz». En tal caso, Parma debía utilizar su presencia en

tierra inglesa para asegurarse tres concesiones. Primero, la readmisión de todos los que habían sido desterrados por motivo de sus creencias religiosas y el libre ejercicio de la fe católica en todo el reino. Segundo, la rendición a las fuerzas españolas de todas las ciudades holandesas en manos de tropas inglesas (en especial, del puerto de gran calado de Vlissingen, del que dependían los accesos por mar a Amberes). Por último, el pago de una indemnización de guerra suficiente para costear los daños causados por Inglaterra (aunque Parma podía prescindir de cumplir con esta última demanda a cambio de las otras dos concesiones).

Estas fueron exactamente las concesiones propuestas por don Juan de Zúñiga en octubre de 1586 (véase el capítulo 6), pero el rey añadiría dos más. En primer lugar, «porque aunque lo prometiesen será yerro pensar que [los protestantes de Inglaterra] lo han de cumplir si no es sobre muy buenas prendas», Parma no solo debía tomar a algunas personas importantes como rehenes, sino también acuartelar tropas en «algunas plazas dentro de la misma Inglaterra, siquiera por tiempo limitado y espacio de algunos años, dentro de los cuales se vería como se cumple lo asentado» respecto a la tolerancia para los católicos. Felipe añadió la segunda modificación de su puño y letra. Incluso después de que Parma hubiera desembarcado en Kent:

> No obstante que paséis y uséis de las armas como lo habéis de hacer en pudiendo, no mandaréis disolver por vuestra parte la junta de los comisarios que tratan del concierto, antes ordenad a los nuestros que pasen adelante en la plática y que digan a los otros que el mejor socorro que podrían dar entonces a su patria sería ofreceros condiciones tan en mi ventaja y servicio que bastasen a contentaros para hacer retirar las armas; pero sucediéndoos bien y yendo bien encaminadas, por ningún aventajado partido que os ofrezcan os habéis de contentar sin dar remate a la empresa, con ayuda de Nuestro Señor.

Pese a la evidente importancia de este documento, el rey no se lo envió directamente a Parma, sino que se lo confió a Medina Sidonia en un paquete sellado que solo debía abrirse una vez que los dos duques se hubieran reunido.[3]

Resulta difícil explicar por qué Felipe sintió la necesidad de tomar esta cautela, al margen de su habitual tendencia a actuar con «secreto y disimulación», así como el porqué de que continuara interfiriendo desde la distancia en las decisiones que él mismo había tomado. Pero, vaya si lo hacía. Dos días después de firmar estas instrucciones respondió a la petición de Medina Sidonia de retrasar la partida de la Armada hasta que Diego Flores de Valdés llegara con los barcos trasatlánticos de guardia reunidos en Andalucía: «Pues con el primer

aviso que viniere de Sanlúcar en lo de los galeones y el estado en que queda su salida me resolveré en si los habéis esperar o no, y si el esperar será dentro dese puerto o fuera, con que se os despachará luego». El duque debía «estar muy en orden para ejecutar a la hora la que entonces se os enviare; encargáoslo cuanto puedo». Esto era absurdo, encontrándose El Escorial a una distancia de, como mínimo, a cuatro días de viaje, tanto desde Lisboa como desde Sanlúcar.[4]

El 22 de abril, Felipe volvió a inmiscuirse. Firmó una comisión para que Leyva tomara el mando de la Armada en caso de que el duque muriera o quedara incapacitado, y la envió a Recalde con órdenes estrictas de «que en ninguna manera se abra si no es precediendo la muerte del Duque, y entonces, en presencia de algunos oficiales y personas principales; y que no habiendo sucedido este caso se me vuelva así cerrado como le envío». Luego cayó en la cuenta de una evidente debilidad: dado que Leyva iba a permanecer ignorante de su futuro papel, deberían pensar en que «si faltase Juan Martínez, es de ver lo que se hará». No existen pruebas de que así lo hiciera. La Armada zarpó por tanto sin una cadena de mando prevista para esta contingencia.

El día después, al final de una larga carta a Medina Sidonia en la que respondía a sus quejas sobre la general falta de municiones, el rey añadió una posdata hológrafa:

> Pues hay falta de pólvora y pelotas para esa armada, haréis que no se gaste en salvas y otras cosas que se pueden excusar y que topándose enemigos, no se les tire de lejos y se pierdan los tiros, sino que se espere a tirarles de cerca y de manera que se acierten, que con esto sobrará pólvora y pelotas; y esto, aunque los enemigos comenzasen a tirar temprano; y ojalá lo hiciesen así para que pierdan más tiros y se les dé después la mano que merecen, como espero en Dios que ha de ser con vuestro mucho cuidado y celo.

Como era característico en él, tras añadir su firma, a Felipe se le ocurrió otra cosa más, y añadió otra posdata a su posdata: «Y de todo esto y la demás orden que se habrá de tener en el pelear, será bien que deis instrucciones y órdenes muy particulares a todas las cabezas y a todos los que convenga, como lo sabréis bien hacer, de manera que todo vaya prevenido muy con tiempo».[5]

La Empresa de Inglaterra: la práctica

Medina Sidonia cumplió el 7 de mayo, cuando envió «a Su Majestad la forma que tengo dada para la batalla, y tan mal dibujada y a prisa como vuestra señoría verá». Aunque el «dibujo» original no ha

sobrevivido, un documento con muchas correcciones conservado en el archivo del duque, titulado «La forma de cómo se había de pelear con los galeones», muestra que su plan preveía desplegar a su flota en tres partes: una «batalla» principal con 30 grandes barcos flanqueados por dos «cuernos» o «alas» de 15 barcos cada uno.[6] Afortunadamente para los historiadores, el embajador de la Toscana en Madrid vio el esbozo y mandó hacer dos cuidadosas copias, que luego envió a su señor. Ambas se encuentran actualmente en el Archivo Estatal de Florencia.[7] En ellas puede verse que el duque había adoptado la doctrina táctica propugnada por los escritores navales ibéricos Fernando Oliveira de Portugal y Alonso de Chaves de Castilla.

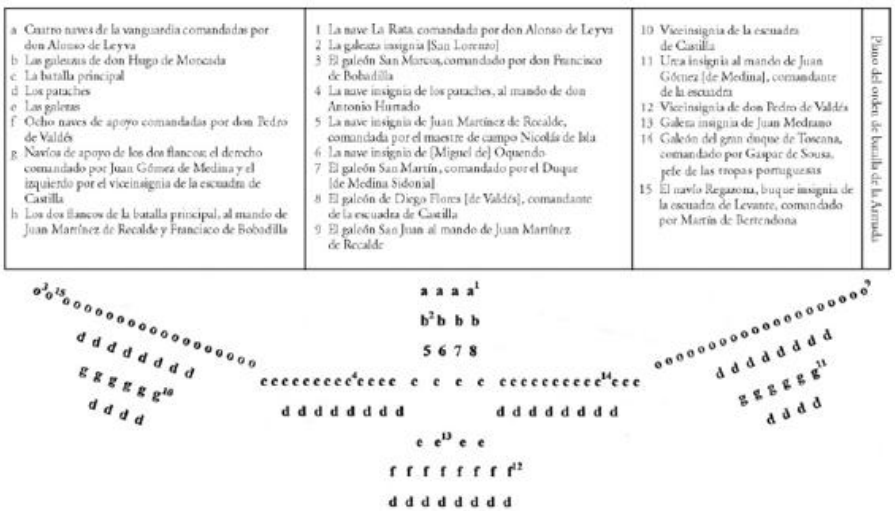
El embajador toscano en España, Vincenzo Alemanni, al parecer consiguió tener acceso al «dibujo» original de Medina Sidonia sobre el orden de batalla de la Armada, del que mandó hacer dos copias que envió al Gran Duque de Toscana el 28 de mayo de 1588.

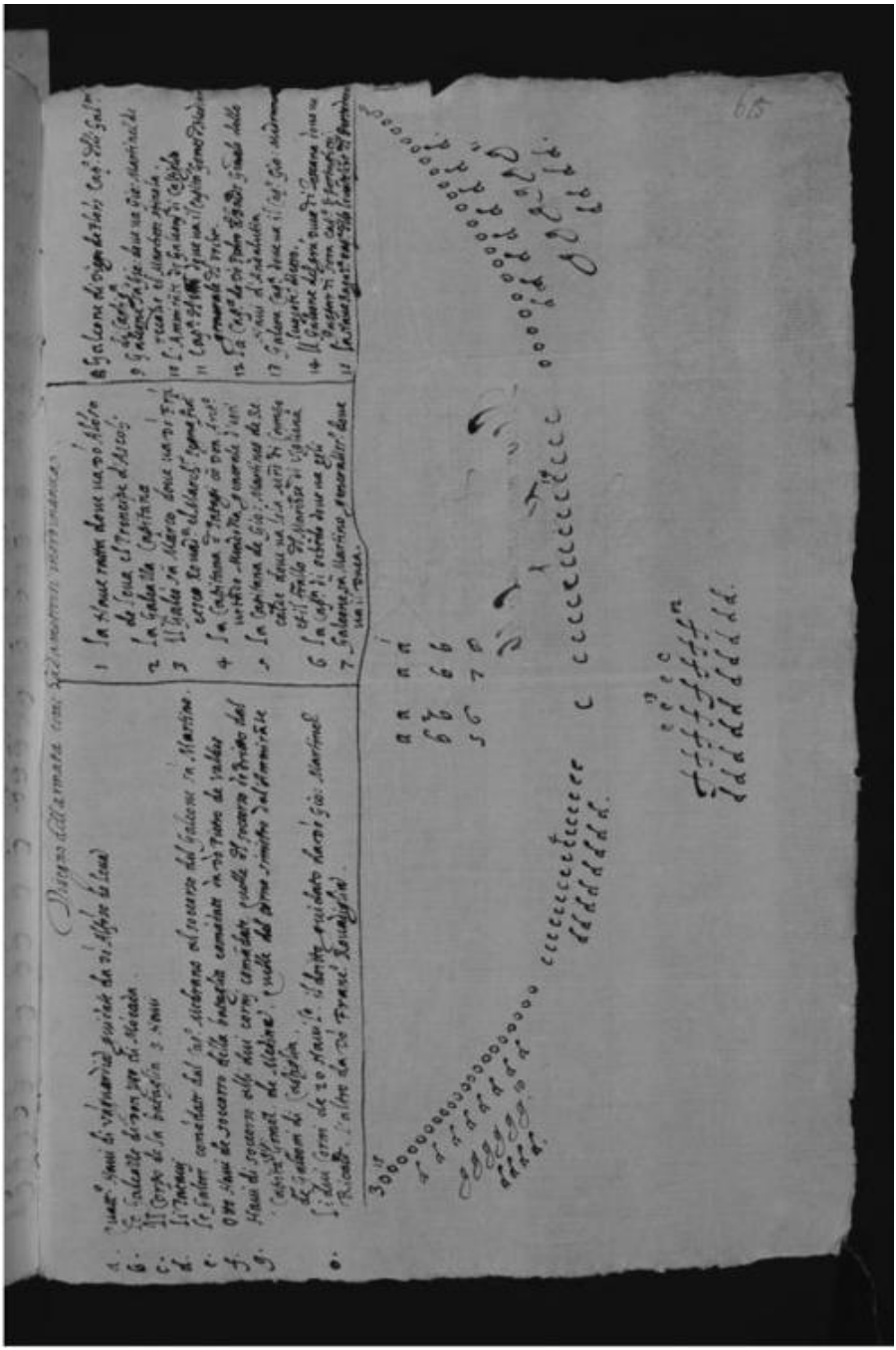
Los dibujos de las páginas 318 y 319 muestran que el duque había adoptado la doctrina táctica defendida por los escritores navales Fernando Oliveira de Portugal y Alonso de Chaves de Castilla. En un tratado manuscrito, Chaves aconsejaba a las flotas de la batalla que «cada uno de los escuadrones debe ir en ala, porque todos puedan ver a los contrarios y jugar su artillería sin que los unos impidan a los otros, y no deben ir a la hila los unos tras los otros, porque entonces se seguiría grande daño, que no podrían pelear más de los delanteros». En 1552, *La arte de guerra sobre mar,* de Oliveira (el primer manual de combate naval impreso), coincidía: «Nunca es seguro en el mar permitir que los enemigos se sitúen a las mangas del barco; en lugar de ello, ha de tenérseles siempre delante cuando se combate […]. Y nunca dejar expuesto el costado». Por tanto, los barcos de guerra solo debían llevar en los costados piezas ligeras e instalar los cañones grandes en la proa, igual que en las galeras. Esto implicaba adoptar en batalla una formación en media luna, de nuevo, como las flotas de galeras. Medina Sidonia tenía otro motivo para desplegar su flota de esta manera: así es como organizó los convoyes trasatlánticos que partieron de Sanlúcar.[8]

No obstante, dos generales de escuadra elevaron airadas protestas. Bertendona se quejó a Felipe de que «vuestra majestad ha sido servido que yo sea el mal librado, y el que va con menos autoridad y menos sueldo, pues para el pelear no tendré el peor lugar» (cabe suponer que porque tendría que recibir las órdenes de Bobadilla, que no comandaba una escuadra), y don Pedro de Valdés desechó por completo la idea de la formación en media luna «porque como los navíos del enemigo son tan ligeros de vela podrían anochecer en la

vanguardia y al amanecer acometernos por la retaguardia, y no habiendo más prevención hacernos mucho daño y con poco riesgo suyo». Valdés hizo por tanto una contrapropuesta: la flota debía avanzar con

> las naos de fuerza en dos, la mitad que fuese de vanguardia y la otra mitad de retaguardia, de suerte que si el enemigo acometiese a la retaguardia, haciéndole rostro pudiese servir de vanguardia y la vanguardia de retaguardia, de manera que en cualquier ocasión se pudiesen socorrer las unas a las otras antes de ser ofendidos, y que de todos los demás bajeles inútiles y de poca fuerza se hiciese otro cuerpo, y fuesen a sotavento de la vanguardia y retaguardia en el paraje del medio, donde pudiesen ser socorridos en las ocasiones que tuviesen necesidad, y que las galeazas y galeras con algunas naos ligeras de vela fuesen sobresalientes para socorrer donde hubiese más necesidad.





Documento manuscrito original traducido en la página anterior.

Don Pedro estaba sin duda en lo cierto, pero el duque no le hizo caso. Aunque sabía que Drake y parte de la flota inglesa estaban en

Plymouth y podían esperar hasta que la Armada hubiera pasado y atacar desde atrás, aseguró a Felipe:

> Voy a esto tan prevenido como se podrá ver por la forma de la batalla, pues con cualquiera de los cuernos de ella, con el socorro que allí pongo y dos de las galeazas que van cubiertas con los cuatro navíos primeros, pueden muy bien acometer la una de las armadas del enemigo y yo con el resto a la otra por frente, como voy en la batalla, y por socorro el que pongo en ella y las dos galeazas por cubierta de la capitana.9

Los apagafuegos

La mayoría de las interpretaciones sobre la formación de la Armada dan por hecho que sus diversos escuadrones operaban como unidades tácticas diferentes bajo sus respectivos comandantes, pero es imposible que esto sea correcto. Aparte del hecho de que dos de los generales (Flores —Castilla— y Recalde —Vizcaya—) no navegaban con sus escuadrones, el dibujo de Medina Sidonia no muestra ninguna cohesión entre los escuadrones salvo en el caso de las cuatro galeras (marcados con la *e* en el dibujo, en la parte central inferior) y las cuatro galeazas (*b* en el dibujo, en la parte central superior, véase páginas 317 y 318). Aparte de estos barcos a remo, la responsabilidad de defender la flota recaía en el buque insignia San Martín y un contingente de grandes barcos (incluidos los comandados por Leyva y Oquendo) en la «batalla principal», además de un selecto grupo de poderosas embarcaciones, localizadas en lugares clave por toda la flota.

El dibujo del duque nombraba quince barcos: los buques insignia de los diez escuadrones, más uno de los escuadrones de Castilla (San Juan Bautista), otro del de Levante (Rata Encoronada) y tres del escuadrón de Portugal (San Marcos, San Juan y Florencia). Cada navío estaba al mando de un oficial de alto rango, y cada uno transportaba también un fuerte contingente de infantería veterana. Parece probable que este grupo de élite sirviera como lo que podríamos denominar «apagafuegos» independientes. Aunque el duque insistía en que el resto de sus barcos debían mantener sus posiciones pasara lo que pasase, él esperaba que cada «apagafuegos» actuara por su propia iniciativa en respuesta a cualquier ataque contra la formación. Probablemente, también les encargó que se protegieran unos a otros, dado que no tenía mucho sentido que la flota llegara a su destino sin sus principales barcos y comandantes. Esto explicaría por qué Valdés, en el Rosario, acudió a ayudar a Recalde, en el San Juan, cuando se encontraron ante el desastre.

Quizá porque el Santa Ana (Vizcaya) y las galeras nunca llegaron al Canal, y el Rosario y el San Salvador fueron capturados tras el combate del primer día, Medina Sidonia designó al parecer otros nuevos «apagafuegos» para reemplazarlos. Uno fue el San Juan (Castilla), al mando de don Diego Enríquez, hijo del virrey de México que estuvo a punto de capturar a Hawkins en San Juan de Ulúa, veinte años antes (véase el capítulo 4). Aunque el duque nombró a Enríquez general del escuadrón andaluz para sustituir a Valdés, «por haberlo visto prestar servicio con mucha atención y solicitud en aquella guerra naval», hizo que continuara al mando del San Juan.[10] Los otros nuevos apagafuegos fueron supuestamente elegidos de entre las naves que testigos presenciales mencionaban habitualmente por haberlas visto enfrentarse al enemigo: San Felipe, San Mateo y San Luis (Portugal); Gran Grin y María Juan (Vizcaya); Nuestra Señora de Begoña (Castilla); Santa María de la Rosa (Guipúzcoa); San Juan de Sicilia y Trinidad Valencera (Levante) y San Salvador (urcas). Aparte de los barcos portugueses construidos *ex profeso* para la guerra, estas últimas opciones eran todos grandes buques mercantes que transportaban grandes contingentes de infantería veterana al mando de oficiales experimentados. Su destacado papel en la batalla les costaría un alto precio: debido a los daños sufridos en combate, solamente cuatro de ellas pudieron regresar a España.

Posiciones de combate

Una vez que logró que la Armada se hiciera al mar, Medina Sidonia se concentró en cuál sería la mejor manera de desplegar a los cientos de hombres apiñados a bordo de cada navío de mayor tamaño. Las instrucciones de Felipe del 1 de abril de 1588 dedicaban un párrafo a «la forma de ordenar vuestra armada» y «el modo de combatir», en caso de haberlo. Aunque «hay poco que advertiros» pues «esto se ha de ver sobre el hecho y cuelga del tiempo y ocasiones», el duque debería tener en cuenta:

> que el designio del enemigo será pelear de fuera por la ventaja que tiene de artillería y los muchos fuegos artificiales de que vendrá prevenido, y que, al contrario, la mira de los nuestros ha de ser embestir y aferrar por la que les tienen en las manos, a que es menester que vayáis muy atento para hacerlo ejecutar. Y para que estéis advertido de todo, se os enviarán unos avisos por donde veréis la forma en que pone el enemigo su artillería para dar cañonazos bajos y echar a fondo con ellos, en que procuréis prevenir lo que viereis ser necesario.[11]

Los «avisos» procedían de Francisco de Guevara, el desafortunado magistrado secuestrado tres años antes en el barco inglés Primrose (véase el capítulo 5), y recientemente liberado de la cautividad. Guevara había aprovechado de su fluidez en la lengua inglesa y su capacidad de observación con muy buenos resultados. Advertía al rey de que los ingleses…

> … tienen en sus naos mucha y muy buena artillería, y para echar a fondo las naos de sus enemigos hacen las troneras oportunas de su artillería grandes, de manera que desembocando la pieza y alzando la culata viene a dar en la nao del enemigo por el un costado muy bajo y, pasando la pelota al otro costado, sale tan baja que con mucha facilidad echan a fondo cualquier nao; y de esta manera entendí que lo han hecho algunas veces.

«Porque ellos son muy grandes artilleros —proseguía Guevara proféticamente—, y hacen mucha ventaja en artificios de fuego y andando a cañonazos, llevaría la armada de Vuestra Majestad la peor parte.» Así pues, «parece que sería bien abordar luego y venir a las manos».[12]

Es evidente que Medina Sidonia tenía este consejo en mente cuando el 7 de junio firmó una instrucción sobre lo que cada uno de los tripulantes de su buque insignia debía hacer si los ingleses abrían fuego contra ellos. Incluso el título era reactivo: «La orden que ordeno y mando se tenga *en la defensa* de este galeón real».[13]

El San Martín tenía una cubierta principal de artillería cerca de la línea de flotación, sobre la que había una segunda, y, encima de esta, otra, abierta en el combés, pero cubierta en ambos extremos por los castillos de popa y de proa. Medina Sidonia y su séquito —el príncipe de Ascoli, don Baltasar de Zúñiga y en torno a una docena de nobles— irían en el alcázar o cubierta de popa, que se curvaba hacia arriba para facilitar una plataforma desde la que pudieran realizar el seguimiento de la batalla y dirigir las operaciones. El capitán del barco, Marolín de Juan (a la sazón piloto general de la Armada), asumió la responsabilidad de la navegación a vela del buque insignia. Las órdenes se daban mediante voces o silbidos; un silbido agudo podía escucharse en medio del ruido de la batalla o de la tempestad. El duque nombró además a cuatro oficiales «para gobernar los artilleros y hacer que tiren los soldados» (curiosamente, solo pudo nombrar a dos: los otros dos serían «un gentilhombre de artillería […] y otro gentilhombre del artillería que sea muy práctico»); un quinto para hacerse cargo de la cubierta baja y de «el corredor de mi cámara»; y un sexto para defender «el castillo de proa […] [junto con] los soldados que están allí repartidos y los caballeros y criados que yo

ordenare» (imagen 34). Pequeños grupos de tiradores irían encaramados como pudieran en las cofas (plataformas colocadas sobre las crucetas, protegidas por improvisadas defensas de rollos de cuerda y colchones, imagen 35).

Tabla 11.1. Ubicación de arcabuceros, mosqueteros y criados en el San Martín

	Mosqueteros	Criados
Cubierta principal donde están la mayoría de los grandes cañones (18 a cada lado)	36	
Misma cubierta, a ambos lados	20	
Segunda cubierta, mis peones y los de los caballeros	30	
En el pasillo que va a mi camarote	5	
Bajo el alcázar, el palo de mesana y el trinquete, al lado derecho	24	
Al lado izquierdo de ambos mástiles (12 a cada mástil)	24	
En el castillo de proa	20	
En la plataforma del palo mayor	8	
En la plataforma del palo trinquete	4	
En el castillo de popa	30	
Total	**200**	**200**

El duque solo abordaba el tema de cómo llevar a cabo un ataque cuando describía la plaza de armas: el combés abierto entre los dos castillos y el centro de la capacidad militar del buque insignia. Allí, un oficial apostado a cada extremo debía asegurarse de «que todos peleen, defiendan y ofendan al enemigo con el valor y ánimo que se espera de sus personas».

En el combate a corta distancia, estas posiciones tan por encima de la cubierta del enemigo podían descargar un fuego letal sobre este, como el almirante británico Nelson descubriría en la batalla de Trafalgar en 1805.

Armas incendiarias

Medina Sidonia valoraba mucho las armas incendiarias destinadas a causar sorpresa y pánico durante el clímax de una acción de abordaje en el mar. Sin embargo, manejadas de forma inexperta, podían resultar tan peligrosas para los amigos como lo eran para los enemigos. El duque ordenó, por tanto, que fueran «confiadas exclusivamente a los hombres más experimentados», por el «daño que podría resultar si se pusiesen en manos de quien no las sepa muy bien manejar» (imagen 36).

Los registros administrativos de la Armada describían tres tipos de armas incendiarias, de las que se han encontrado ejemplares entre los restos de los naufragios. Las más comunes eran las *alcancías*:

vasijas de barro con un estrechamiento a la mitad que se llenaban con una mezcla de pólvora, licores y resina. Podían lanzarse con la mano o tras balancearlas, colgadas de una cuerda, y explotaban en el momento del impacto, esparciendo su contenido en forma de violentas llamaradas, como si fuera napalm. Resultaban particularmente eficaces cuando se lanzaban desde las cofas.

La *bomba* consistía en un cilindro de madera, cerrado en un extremo y montado sobre un poste. Contenía cargas que podían ser «lentas» o «feroces». En la fase «lenta» escupía una lengua de fuego, como un lanzallamas, que, al arder, encendía una «feroz» carga explosiva en cuya mezcla había trozos de cristal o metal que iban abriendo heridas por todas partes, a gran velocidad. Esto se repetía durante cuatro o cinco ciclos, cada uno de los cuales duraba varios segundos, lo bastante para cubrir los últimos y vitales momentos previos al abordaje de un barco —si es que no explotaban antes de tiempo— (imagen 37). La propuesta de Santa Cruz para la Armada en 1586 también mencionaba *dardos arrojadizos*.[14]

Curiosamente, las órdenes de batalla del duque no decían nada del posible uso de brulotes, pero dedicaban gran atención a procedimientos parecidos a los modernos sistemas de control de daños de los barcos de guerra —cómo «matar fuegos» — y con toda razón. La presencia de la pólvora en un entorno dominado por la madera, el alquitrán, el cordaje y la lona, junto con las mechas lentas con las que entraba en ignición todo el armamento, hacían del fuego un riesgo omnipresente y letal, incluso cuando no se estaba bajo el estrés y la confusión de la batalla. Por todo el barco estaban repartidos cien pequeños barriles de agua, especialmente en las cubiertas de artillería, así como mantas mojadas, cubos y palas. Incluso se encontró sitio para colocar dos baldes de agua en las cofas principales y uno en la cofa del palo mayor. Dos hombres manejaban unas jeringas gigantescas —uno la sujetaba y la dirigía, y el otro empujaba el émbolo— que servían como extintores de fuegos. Las velas eran especialmente vulnerables, y por tanto se mojaban con agua antes del combate. A medida que las barricas de agua y de vino se iban vaciando durante el viaje, se las llenaba de agua de mar para tenerlas como reserva en caso de tener que extinguir un fuego (imagen 38). Para enfriar las armas, se tenían siempre listos frascos de vinagre, ya que el sobrecalentamiento no solo reducía su rendimiento, sino que las deterioraba y generaba un grave riesgo de fuego o explosión. «Los frailes, cirujanos, barberos, muchachos y todos los criados que fueren inútiles» se ocupaban de atender un servicio de primeros auxilios en la bodega, justo encima del lastre, cerca de un retén de carpinteros provistos de planchas de

plomo, clavos, pieles de vaca, tablones y herramientas, preparados para arreglar los daños de los disparos. A veces había que bajarlos por el costado del barco para reparar los agujeros causados cerca o por debajo de la línea de flotación, clavando piezas de cuero sobre ellos para taparlos, buceando bajo el agua cuando era necesario.

El diario de campaña recopilado por Alonso Vanegas, a cargo de la artillería a bordo del San Martín, arroja más luz sobre las disposiciones del buque insignia. En previsión de la entrada en acción, los cañones se cargaban y se transportaban a mano hasta su posición, amarrándolos bien al costado del barco con las bocas sobresaliendo por las troneras. Cada uno estaba a cargo de un artillero experto, y a cada lado de las dos cubiertas de artillería principales había un oficial para controlar y dirigir el fuego. Un equipo de hasta seis soldados, retirados de sus puestos de combate en cubierta, se ocupaban de apuntar con cada pieza, bajo la dirección del artillero. Estos soldados se reincorporaban después a sus puestos de combate habituales. Una vez disparada la salva de artillería inicial, por tanto, los cañones no podían volver a cargarse a menos de que los soldados volvieran para hacerlo.[15]

¿Qué más esperaba el duque que hicieran sus hombres si abrían fuego contra ellos? La mayoría de los 300 soldados de infantería a bordo del buque insignia iban equipados con armas de fuego, y «A toda la gente de mar y personas que no tuvieren arcabuces y los supieren manejar, mando se les den de los que lleva el galeón de respeto, y a los que no supieren tirar mando se les den picas». A tal fin, dos docenas de picas cortas de abordaje fueron colocadas a intervalos estratégicos por todo el barco.

El 13 de junio, a medida que la flota se aproximaba al cabo Finisterre, cada soldado armado con mosquete o arcabuz recibió pólvora, mecha y plomo «para hacer balas para el tiempo de pelea». El duque también esperaba que estos hombres usaran algunas municiones «para que se excitasen» y guardar el resto en reserva. En cambio, los artilleros no recibían este entrenamiento, y aunque sí disparaban numerosas salvas de celebración o saludo, normalmente lo hacían sin balas. La primera vez que apuntaron y dispararon sus grandes cañones contra un blanco fue cuando la flota inglesa los atacó el 31 de julio.[16]

Preparativos de última hora

Cuando la Armada iba aproximándose a cabo Finisterre, Medina Sidonia informó al rey de que «todos los días que hace bonanza para poder barquearse», él había enviado «a llamar a algunos de los

generales de las escuadras y marineros más prácticos, con los cuales comunico todo lo que me ocurre para ir más prevenido a la jornada; y mirando los proes y contras de lo uno y de lo otro se toma las resoluciones que parecen más convenientes». En aquel momento, continuaba: «Y últimamente he enviado órdenes a todos los maestres de campo y generales de las escuadras, que cada uno visite su gente y navíos y vean si, conforme a las órdenes que les tengo dadas de la manera que han de pelear» (sugiriendo, de este modo, que todos los barcos recibieron órdenes similares a las del San Martín). En particular, estos oficiales de más rango debían verificar que «[los soldados] tienen aderezadas las armas, navíos y todo lo demás que les toca» y que «cuando se descubra el armada del enemigo cada uno sepa lo que ha de hacer, y sin confusión acudan a sus puestos». También pedía que «si faltare algo para reparo del artillería y de los fuegos artificiales —así como de otras armas— me avisen para que yo lo haga proveer». Al final de su carta, Medina Sidonia aseguraba a Felipe:

> En pasando el cabo de Finisterre daré orden que todos los navíos se desembaracen y no quede camarote, cama, arca ni cofre en ninguna cubierta, sino que todo se ponga abajo y lo que no cupiere se eche a la mar; y comenzando por este galeón, en los demás que yo pudiere andar lo ejecutaré propio y enviaré personas de confianza que lo hagan en toda el armada sin exceptuar ninguno, porque vaya desde luego desembarazado todo de la misma manera que si tuviésemos el enemigo presente.[17]

Esta orden quedó en letra muerta, debido a la decisión del duque de dirigirse a La Coruña en lugar de continuar hasta Inglaterra, pero, el 18 de julio, él y su Consejo de Guerra debatieron una vez más sobre qué tácticas adoptar cuando se encontraran con la flota inglesa. Para entonces, en algunos altos comandantes parecían haberse generado dudas sobre la formación en media luna. Leyva confiaba en que a «tan suntuosa Armada, Dios le hará presto bueno y que se servirá de que se goce de muy buen fruto», y «si los tiempos ayudan, temo poco a los enemigos, pues, de mi opinión, querrán probar la fortuna a pedazos y no en un día». No obstante, proseguía, «estarán despiertos para cualquier miembro que cogieren dividido».[18] Don Pedro de Valdés aprovechó estos recelos para promover su disposición táctica alternativa, y al final se impuso. Medina Sidonia informó de que en el consejo reunido el 18 de julio, «ha parecido a los que aquí vamos sirviendo a Vuestra Majestad, así de guerra como de mar, que se debe mudar» el plan de batalla, es decir, debería ir «un escuadrón formando vanguardia, batalla y retaguardia», pero añadía: «Esto se acordó ayer, y hoy se ha platicado cuales han de ser las escuadras y de qué manera

se han de poner las naos», y que notificaría a cada capitán la posición asignada una vez que lo hubiera pensado. Pero ya era demasiado tarde. Obviamente, la nueva lista no estaba aún terminada cuando un cambio del viento permitió a la Armada salir de La Coruña, porque cuando el duque avistó la flota enemiga ordenó a sus barcos desplegarse en la formación de media luna original. No adoptaría la alternativa propuesta por Valdés hasta pasados los desastrosos primeros días de combate.[19]

En cambio, Medina Sidonia rechazó algunos sensatos consejos enviados por Idiáquez: «Interese vuestra señoría con hacer mucha confianza de ello a dos o tres o cuatro votos […], como lo son los que entiendo que nombra Su Majestad» —esto es, Bobadilla y Flores— y recordar que «entre tantos millares de hombres como ahí van juntos, sólo vuestra señoría es a cuyo cargo está todo y a quien sólo se ha de atribuir principalmente el suceso que lo que va a hacer tuviere». Así pues, continuaba Idiáquez, «una vez resolviere con ellos y con la premeditación dicha, proceda seguramente en lo que hubiere elegido por mejor sin dar oídos a lo que pueden querer entremeter otros no tan bien informados». Tal vez el duque ignoró tan tediosos consejos tácticos debido a su convicción de que «todo lo ha de encaminar Nuestro Señor a mucho servicio suyo».[20]

Ciertamente, compartía la creencia del rey. En su última carta a Medina Sidonia, antes de que zarpase la Armada, firmada el 12 de julio, aseguraba al duque que: «Cuando esto haya de ser y vos os juntéis con él [duque de Parma] estará ya deshecha la armada enemiga con ayuda de Dios, o apartada sin haber osado pelear, y vos en tal caso tendréis puesta a buen reparo la vuestra». Y concluía diciendo: «Id en el nombre de Dios que se sirva de ayudar su causa». El entusiasmo de Tristram Winslade, un exiliado católico inglés que iba a bordo del Nuestra Señora del Rosario, era probablemente normal. Tras su captura el primer día de combate, les dijo a quienes le interrogaron: «Ellos mismos se creían suficientemente capaces de enfrentarse a la marina de la reina, y se suponían más fuertes porque sus barcos eran de más envergadura e iban bien provistos de hombres».[21]

La flota inglesa

¿Qué pasaba entretanto con la marina de la reina, que esperaba 800 kilómetros al norte? Su núcleo consistía en 16 navíos, de entre 400 y 1.100 toneladas. No hemos encontrado fuentes sobre la disposición propuesta, tripulación y armamento de la flota inglesa comparables con las que hay disponibles de la Armada. No obstante, un informe

escrito describía cómo fue su despliegue al abandonar Plymouth (tabla 11.2). Los barcos situados en el centro de la formación iban ordenados cuidadosamente, cada uno de los galeones de la reina emparejado con un mercante (los galeones más grandes con los mercantes más pequeños, y viceversa) y una pinaza para comunicarse con los demás grupos. Los navíos de guerra más viejos y difíciles de maniobrar navegaban en el centro de la formación, con galeones de carrera en las alas. Al igual que Medina Sidonia, el almirante Howard desplegó muchas embarcaciones más pequeñas y menos armadas, porque, aunque en el momento de la acción no valían de mucho, un cuantioso número de mástiles y velas podía servir para intimidar al enemigo.

¿Qué más se sabe? Ningún participante de ninguno de los dos bandos describió las tácticas iniciales de Howard, tal vez porque la confusión de la batalla, exacerbada por el denso humo de los cañones, no permitía un análisis objetivo. Historiadores posteriores han sugerido que el primer ataque lanzado desde barlovento lo hicieron alineados en fila, con el buque insignia a la cabeza y el resto siguiéndole a popa, pero esto no concuerda con la única fuente que menciona la formación de Howard antes de entrar en batalla. Según William Stukeley, que en ese momento navegaba a bordo del Rosario «pareció el armada del enemigo por la parte de la mar con el viento en su favor con hasta 60 navíos en ala», lo que implica que en un primer momento Howard mantuvo una formación de «tres en fondo», con dos alas. No se aproximó por tanto «en hila» (término utilizado para describir un ataque en fila de a uno).[22] El historiador naval Michael Lewis seguramente estaba en lo cierto al extraer dos conclusiones: que, partiendo de la base de los mapas de campaña creados por Robert Adams, «una *flo t a* alineada en fila […] ni se efectuó ni se intentó»; y que, según las fuentes escritas que han sobrevivido, «la flota en su conjunto ni siquiera trató nunca de actuar como una única entidad colectiva. Una y otra vez atisbamos grupos de barcos comandados por el lord almirante, Drake o Frobisher, actuando de forma bastante independiente del resto», pero «no, aparentemente, coordinados por una única persona».[23] En lugar de ello, la flota principal mantuvo su posición a barlovento de la Armada, a una distancia segura, y de vez en cuando pequeños grupos de navíos atacaban los cuernos de cola españoles, abriendo fuego a medida que avanzaban, empleando los demás cañones cuando viraban, antes de volver al cuerpo principal.

Tabla 11.2. El orden de batalla inglés, julio de 1588. La disposición de la flota inglesa en tres escuadrones no es de extrañar: en 1545 tanto Winter como el padre de Howard habían servido en una flota organizada de forma similar. En sus grabados de la campaña (véase el capítulo 12), Augustine Ryther describía

cada uno de los barcos de la reina (resaltados aquí, en negrita), dotados de velas más grandes y numerosas, a la cabeza de dos o tres embarcaciones más pequeñas.

«Una descripción del orden que nuestra flota deberá mantener en el combate; entendiéndose que los primeros en todos los frentes son los barcos de su majestad»

Ark Royal (Howard de Effingham)
Galleon Leicester
Bear Talbot
Bear Winter
Bear Fenner
Bear Gilman
Bear Cross
Bear Palmer
Bear Vere
Bear Knyvett
Bear Thomas

Smerwick en 1580 y Edward Fenton en Brasil en 1582 (véase el capítulo 4). Los tres comandantes, así como algunos de sus oficiales y hombres, participaron en la campaña de la Armada.

Una representación en acuarela de la operación naval de Smerwick, hecha por o para sir William Winter, mostraba la táctica descrita por Fogaza en acción (si bien desplegada contra una fortaleza costera en lugar de contra un barco en movimiento). Los navíos más grandes, como el Revenge (entonces una embarcación recién estrenada, comandada por Winter) y el Swiftsure, se muestran en aguas profundas, sin anclar, pero con las velas plegadas, bombardeando el fuerte con sus cañones de proa. Los navíos más pequeños (Aid, Tiger, Marlyon y Achates) aprovechan su escaso calado para avanzar a toda vela hacia el enemigo, disparando, y a continuación virar para ponerse de costado y finalmente disparar sus cañones de popa de cerca. Los seis barcos emplearían más adelante la misma táctica contra la Armada (imagen 16).[25]

La acuarela de Winter muestra además el sencillo mecanismo que hacía posible estas tácticas de fuego rápido. Winter hizo desembarcar algunos de sus cañones pesados para bombardear el fuerte, junto con sus cureñas: todas se basan en el eficaz diseño del remolque a cuatro ruedas. Llevaban utilizándose al menos desde 1515, cuando el primer estudio de la Marina inglesa del que tenemos noticia ya dejó constancia de que los grandes cañones a bordo de los barcos de guerra de Enrique VIII iban montados sobre carros de cuatro ruedas. Entre los restos del naufragio del Mary Rose, hundido en 1545, pudieron recuperarse varios ejemplares; y son claramente visibles en una colección de dibujos técnicos elaborada en la década de 1570 por el maestro carpintero de ribera de la reina, Matthew Baker (imágenes 39 y 40).

Para 1588, los cañones de la mayoría de los barcos ingleses —y, sin duda, de todos los galeones de carrera— iban montados en unos armazones de transporte compactos y cuadrados, sobre una plataforma plana, con gualderas prominentes y cuatro ruedas sólidas. Cuando había que utilizarlos, los cañones podían hacerse sobresalir mucho por las troneras, quedando a bordo casi solo el extremo trasero. Esto permitía a la tripulación tener espacio de sobra para cargar, ajustar y disparar los cañones.

En su manual *The Art of Shooting in Great Ordnance [El arte de disparar en la artillería pesada],* el maestro artillero y matemático William Bourne destacaba la vital importancia de utilizar en el mar pequeños armazones para los cañones grandes, tanto porque si las ruedas «eran demasiado altas, impedían que la cureña pudiera

acercarse lo bastante al costado del barco», como porque los cañones de la cubierta baja de artillería podían tener que ser acarreados a toda prisa a la de a bordo si una mala mar hacía necesario cerrar las troneras. El *Seaman's Dictionary [Diccionario del marino]* de sir Henry Mainwaring, redactado a principios del siglo XVII, hacía una elocuente comparación. Tras describir las «pequeñas ruedas de madera (sin ningún radio) sobre las que va el armazón de la pieza de artillería» a bordo de los barcos, e incluyen los «aparejos del artillero [cuerdas y garruchas] para arrastrar la pieza de artillería hacia fuera y hacia dentro», afirmaba rotundamente: «El diseño de estas cureñas que usamos en el mar es mucho mejor del que las que usamos en tierra, aunque venecianos y españoles (y otros varios) usan las otras en sus barcos».[26]

Sir William Monson (que en su juventud había luchado contra la Armada) se hacía eco de esta opinión al escribir que los españoles utilizaban cureñas de dos ruedas, «lo que las hace peligrosas e inservibles, dado que sus cañones así dispuestos no pueden colocarse transversalmente, sino que tienen que ser disparados directamente desde donde están».

Las pruebas archivísticas y arqueológicas confirman la opinión de Mainwaring: muchos de los cañones de la Armada iban en efecto montados sobre armazones con dos grandes ruedas y largas colas. Así, en abril de 1588, don Pedro de Valdés señalaba que «la urca llamada Santa Ana tiene una culebrina de 31 quintales y 93 libras de Nápoles, la cual, dado que es muy larga y va montada sobre una cureña de campaña [pensada para tierra firme], no puede utilizarse sobre dicha urca porque no tiene suficiente espacio para ello». Valdés, por tanto, ordenó que el cañón fuera a bordo de su barco, de más tamaño, el Nuestra Señora del Rosario, donde al parecer él creía que sí podía dársele utilidad.[27]

Algunos documentos de la Armada hacen mención a «encabalgamientos de mar» [cureñas para uso marítimo]. El recuento de municiones de la galeaza capitana San Lorenzo citaba concretamente «29 encabalgamientos de mar» para los 29 grandes cañones a bordo; y lo mismo cabe suponer de las otras dos galeazas.[28] Entre los restos del naufragio del Trinidad Valencera se encontró una cureña de dos ruedas del tipo descrito por Mainwaring: con su cañón montado, habría ocupado casi seis metros de largo, en una cubierta de apenas once metros de ancho. También se han encontrado cureñas similares entre los restos del Lavia, cerca de la playa de Streedagh. Tanto en el sitio del naufragio del Lavia como del Valencera se han encontrado ruedas sólidas tripartitas.

Un listado de las municiones de 1587 que proporcionó Medina Sidonia a once barcos que se sumarían al escuadrón de Andalucía incluía algunas «cureñas nuevas de pino y las ruedas de lo mismo», y especificaba que «las ruedas nuevas de pino de a tres palmos y medio de alto para las cureñas de la nao», es decir, 73 centímetros. El manual de Diego García de Palacio, titulado *Instrucción náuthica* y publicado en Ciudad de México ese mismo año, describía cómo construir y armar barcos de guardia para las Indias similares a los que integrarían el escuadrón de Castilla, e incluía una declaración donde se establecía que las cureñas de cañón para los barcos debían contar con «ruedas compactas de tres palmos [unos 60 centímetros] de diámetro». Ni Medina Sidonia ni García de Palacio parecen haberse dado cuenta de que los cañones montados sobre encabalgamientos de mar con ruedas sólidas de 60 centímetros o más de diámetro no podían acercarse lo bastante al costado de la embarcación para elevarlas o moverlas transversalmente. Dado, además, que el pino tiende a romperse o astillarse, las ruedas hechas de esta madera no podían resistir el esfuerzo del combate. Es posible que algunos de los cañones de la Armada fueran montados sobre cureñas de cuatro ruedas como las inglesas, porque un dibujo portugués de en torno a 1590 muestra una, pero, en caso de ser así, no fueron muy numerosas.[29]

El equilibrio naval

Los cañones navales de Inglaterra no solo iban montados sobre cureñas con ruedas sólidas: también eran más cortos. Esto los hacía más fáciles de manejar a bordo de los barcos, ya que, al ser el cañón más corto, quedaba más espacio para que la tripulación tirara de ellos hacia atrás mediante garruchas para recargarlos.

Obviamente, seguía sin resultar fácil. William Bourne llenó varias páginas de su manual con consejos sobre cómo conseguir la coordinación necesaria entre el artillero y el timonel, de manera que los disparos pudieran efectuarse durante la oscilación de bajada del vaivén del mar para así poder impactar en el casco enemigo por debajo de la línea de flotación. Sin embargo, durante la mayor parte de la campaña de 1588, Howard consiguió permanecer a barlovento de la Armada (y contar con la «ventaja del viento en contra») gracias a la mayor velocidad y facilidad de manejo de los galeones de carrera. Esto hacía que los barcos españoles a menudo se escoraran para alejarse de sus adversarios, ofreciendo la parte de sus cascos que normalmente suele ir sumergida (lo que los contemporáneos llamaban el área «entre el viento y el agua») facilitando así que los ingleses

pudieran abrir fuego contra ella sin riesgo de ser abordados.

Los ingleses gozaban de otras ventajas frente a los españoles. En general, sus barcos llevaban a bordo a un marino por cada dos toneladas de peso, mientras que cada marinero de la Armada tenía que lidiar con siete toneladas. Hasta cierto punto, los españoles solventaban esta deficiencia haciendo que los soldados desempeñaran tareas genéricas en sus barcos y apoyaran a la artillería cuando se entraba en acción —pero por lo general la mayoría eran soldados de infantería regular, que rara vez se llevaban bien con sus homólogos de la Marina—. Pocos habían servido antes en el mar y prácticamente ninguno, salvo tal vez los pertenecientes a los escuadrones de Portugal y Castilla, habían luchado previamente a bordo de los barcos en los que entonces navegaban. Lo mismo puede decirse de los oficiales. Nicolás de Isla era el único maestre de campo con experiencia en navegación trasatlántica, al haber comandado compañías de infantería a bordo de los barcos de guardia de Indias; pero el rey lo puso al mando del Santa Ana (Vizcaya). Leyva, Bertendona, Recalde y don Pedro de Valdés, así como Medina Sidonia, eran todos nuevos en los barcos que comandaban.

Por otra parte, la Armada era «española» solamente de nombre: los marineros a bordo procedían de un amplio abanico de puertos del Báltico, del Atlántico y del Mediterráneo, y hablaban en muchas lenguas diferentes. Todos los oficiales y la tripulación que iban a bordo de la flota inglesa, en cambio, estaban familiarizados con el armamento de sus navíos y su manejo a bordo. Todos hablaban un solo idioma y utilizaban unos estándares de pesos y medidas comunes; todos eran marineros (aunque los destinados a manejar los cañones fueran oficialmente descritos como «soldados», eran navegantes expertos), y habían aprendido a trabajar en equipo con un comandante que era primero y ante todo un marino. Además, la mayoría conocía el teatro de operaciones. El 16 de agosto, cuando la reina ordenó a Seymour y Winter que dejaran sus puestos en los mares estrechos e «ir a las zonas del norte para reforzar al lord almirante», estos llamaron a los «más expertos y más hábiles capitanes y pilotos de nuestra compañía» a una «conferencia» en la que se concluyó: «Nos conviene más mantener nuestra fuerza aquí, ya que de otro modo se correría peligro».[30]

Por último, muchos capitanes y pilotos ingleses poseían unas cartas náuticas bastante exactas de las zonas por las que navegaban. En 1585, el propio Howard había mostrado al Consejo Privado un ejemplar del *Spieghel der zeevaert [Espejo de navegantes]* de Waghenaer, recién publicado en neerlandés. Considerando «que merece ser

traducido e impreso en una lengua conocida en todas las naciones», sus señorías animaron a Waghenaer a publicar una edición en latín en dos tomos. En 1587, el secretario del Consejo Privado comenzó a traducir al inglés el original en neerlandés, mientras que un equipo de grabadores elaboraba versiones aún mejores de los mapas originales con toda la información en inglés, el meridiano en Londres (en lugar de Enkhuizen), algunas correcciones y unos cuantos añadidos.[31]

La edición inglesa del *Espejo de navegantes* mostraba incluso algunas de las «almenaras», una red de puntos de referencia señalizados con fuego y mutuamente visibles que podían transmitir novedades rápidamente por casi todo el país, y también servían como punto de reunión ante la amenaza de una invasión. En 1585, el Consejo Privado ordenó al oficial mayor de cada condado revisar las almenaras y la milicia. Mientras la Armada navegaba cerca de la costa de Cornualles, el 30 de julio de 1588, William Stukeley notó que «hicieron de tierra muchas ahumadas», pero ni siquiera él cayó en la cuenta de que esas hogueras transmitían a la reina y su Consejo Privado la vital información de que la Armada finalmente había llegado. Dos días después, «habiendo descubierto muy recientemente la llegada de la flota española y su ejército cerca de las costas de su reino», en el palacio de Isabel en Richmond, el Consejo Privado empezó a tomar una serie de medidas defensivas: reunir tropas en Essex para defender a la reina, arrestar y encarcelar a los católicos, y encargar al clero la organización de plegarias públicas por la victoria.[32]

Sin embargo, estas y otras prudentes medidas defensivas habrían llegado demasiado tarde si la Armada hubiese intentado entrar en la bahía de Plymouth o desembarcar en la isla de Wight, porque hubo peligrosos retrasos que complicaron su puesta en práctica. Así, el 5 de agosto, cuando el Consejo Privado informó a sus funcionarios de que la «Marina española ha pasado ya la isla de Wight y [es] probable que en poco tiempo se encuentre en la costa de Sussex», la Armada estaba en realidad aproximándose a Boulogne. Afortunadamente para Inglaterra, las comunicaciones por mar a veces conseguían mejores resultados. A última hora de la tarde del 31 de julio, a la altura de Start Point, en Devon, Drake envió a Seymour una carta marcada con las palabras «a la mayor prontitud» y se la entregó a una pinaza. Dos días después, a las once de la noche, llegaría a Dover: había llegado en cuarenta y ocho horas, mucho más rápido que los igualmente importantes mensajes enviados por Medina Sidonia a Parma (véase el capítulo 13), y contenía información vital sobre la fuerza y el potencial de combate de la Armada.[33]

No menos importante era la capacidad de Inglaterra para abastecer las necesidades de la flota. De casi todos los puertos zarparon barcos para unirse a Howard a su paso; y el 7 de agosto, Seymour y Howard «se dieron la mano» cerca de Calais, aumentando sus fuerzas hasta un total de 130 barcos. Cierto es que, a la mañana siguiente, Howard sacrificó ocho pequeñas embarcaciones como brulotes, pero en todo caso esto resultó mucho menos debilitante que la pérdida de Medina Sidonia de tres grandes buques de guerra y cuatro galeras. La flota inglesa recibió además municiones. La mayoría procedían de la oficina de artillería de la Torre de Londres: el 2 de agosto, cuatro *lasts* (unas cuatro toneladas y media) de pólvora para Seymour, y dos *lasts* y algunas balas para Howard; el 3 de agosto, cinco *lasts* de pólvora a Portsmouth; el 4, diez *lasts* a los Downs, la mitad por tierra y la mitad por mar; y el 5 de agosto, «siete *lasts* de pólvora y cierta cantidad de balas». El Consejo también facultó al veedor general de vituallas para requisar comida y cerveza para la flota, que este envió a Dover. También llegaron más provisiones de algunas localidades concretas. Por ejemplo, el pequeño puerto de Topsham, en Devon, suministró 100 kilos en vituallas y municiones a Howard cuando pasó por allí; y el 12 de agosto, los magistrados de Newcastle le enviaron cinco *lasts* de pólvora y «una buena cantidad de balas […] para medio cañón y otros calibres menores». Por el contrario, la Armada no recibió recambio para las toneladas de pólvora y las miles de balas de artillería disparadas en las batallas del Canal, y apenas un poco de comida y bebida enviada por el gobernador de Calais.[34]

No obstante, mientras la Armada se desplegaba en orden de batalla el 31 de julio, pocos ingleses subestimaron la amenaza que representaba para la supervivencia de la Inglaterra de los Tudor. En el informe tras la acción redactado por el almirante Howard sobre el «asombroso plan para conquistarnos» tramado por Felipe II y Parma, John Mountgomerie rendía tributo:

> [A la] enorme y poderosa Armada de barcos que trajeron, que hasta cierto punto superaba nuestras previsiones de que nunca podrían encontrar, reunir y congregar una fuerza naval tan poderosa, tan bien dotada de cañones, culebrinas y otras grandes piezas de artillería de bronce, tantos hombres, tantos mosquetes y todo tipo de accesorios, tanto para mar como para tierra; que parecía que no habían escatimado ningún coste para hacer triunfar su malvado propósito. Pues nunca antes se había lanzado una armada como esta contra Inglaterra.

Solo la prueba del combate decidiría si se impondría.[35]

CAPÍTULO 12

Estancados en el Canal

Primer asalto

Al amanecer del 30 de julio, la Armada se encontraba a la altura de Falmouth, 32 kilómetros al este del Lizard, pero todavía a 96 kilómetros de Plymouth. Sabiendo que por fin estaba fuera del alcance de la entrometida pluma del rey, el duque decidió «decir a Vuestra Majestad cómo pienso irme poco a poco con toda el armada junta en mis escuadrones». Por otra parte, dado que para entonces se había dado cuenta de que anclar cerca del cabo de Margate (como Felipe había ordenado) no tenía sentido, anunció su intención de dirigir la flota hacia la costa flamenca en su lugar. Era plenamente consciente de que «no habiendo en toda ella puerto ni abrigo ninguno para estas naves, con el primer temporal que les diese las echaría a los bancos, donde sin ningún remedio se habían de perder». Además, «por excusar este peligro tan evidente —¿podría tal vez esta frase esconder un asomo de crítica?— me ha parecido no pasar adelante de aquella isla [de Wight] hasta saber lo que el Duque [de Parma] hace». Terminaba su carta lamentando que durante todo el viaje no había encontrado otro barco que pudiera proporcionarle información tanto sobre Parma como sobre la flota inglesa.[1]

La Armada retomó entonces su avance y «seguimos nuestra derrota la vuelta de Plemua [Plymouth] hasta obra de las cinco de la tarde», pero en ese momento el duque dio orden «a tomar las velas por causa de haber visto de las del enemigo a sotavento y por ser tarde y no perder el viento que les teníamos». Recalde estaba furioso. El día anterior, en una carta a su cuñado, Martín de Idiáquez, había recalcado la necesidad de «procurar que el enemigo salga a pelear luego, e inquietarle para ello, pues no hay orden para emprenderle en su puerto de Plemua, que no fuera lo más dificultoso ni que menos acertado parece a los que poco sabemos, por algunas razones que he escrito a vuestra merced, a lo menos de mi parecer; aunque no soy amigo de bravatas, se las haremos al pasar por delante del puerto, y en esto gastaremos un día». El duque le ignoró. En lugar de esto, un patache comandado por el teniente Juan Gil, que «por haber estado algunos años en aquella isla y tener plática de la tierra y saber hablar la lengua inglesa», partió a recabar información. A medianoche, Gil regresó con cuatro pescadores ingleses «los cuales cada uno de por sí

dijeron» que la flota enemiga estaba en Plymouth y sumaba «60 bajeles, los 20 grandes y los demás pequeños» con «pocas obras muertas y grande cantidad de artillería».[2]

Medina Sidonia volvió a convocar a su Consejo de Guerra para compartir con ellos la nueva información, y les preguntó su opinión sobre qué hacer a continuación. Leyva instó a atacar de inmediato Plymouth, porque una vez que las dos flotas se enredaran en la boca del puerto, los españoles podrían abordar a sus adversarios y las baterías de artillería de la costa no podrían abrir fuego por miedo a dar a sus propios barcos. Recalde apoyó a su colega, y en el consejo «se estudió si deberíamos dirigirnos hacia la boca del puerto y echarnos sobre el enemigo, si pudiera hacerse con alguna ventaja, o por el contrario mantener nuestro rumbo directamente hacia Dunquerque sin perder ningún tiempo». El duque envió a sus oficiales de justicia ir en falúas por toda la flota a informar a cada capitán de que adoptarían el orden de batalla al amanecer del día siguiente. También decretó que todas las velas permanecieran plegadas hasta entonces.[3]

El duque había cometido un error catastrófico. La información trasladada por los cuatro pescadores ingleses era cierta cuando salieron de puerto, pero había quedado gravemente desactualizada para el amanecer del 31 de julio. Al amparo de la oscuridad, Howard había emprendido una audaz maniobra para aprovechar la inesperada pero bienvenida decisión de Medina Sidonia de esperar acontecimientos. En primer lugar, en cuanto cambió la marea, sacó todos sus barcos del puerto y los llevó hacia la bahía de Plymouth (imagen 41). Luego, tras la salida de la luna, en torno a las dos de la madrugada, envió un pequeño escuadrón al mando de Drake rumbo al oeste, entre la flota española y la costa. También «dejó cinco barcos a la vista» de los españoles, para hacerles «creer que el resto de su flota estaba también allí», y de este modo distraerlos mientras conducía al resto de sus navíos a través del frente de la Armada para rodearla por su flanco al mar, ganando de este modo el barlovento. Fue una brillante hazaña de marinería que dio a la flota inglesa una ventaja táctica que nunca perdería.[4]

Al amanecer, Medina Sidonia respondió izando su bandera de guerra, la señal preacordada por la Armada para adoptar su formación de combate, con una veintena de barcos principales en cada «cuerno» y el resto en el centro. La flota se extendía a lo largo al menos de tres kilómetros. El espectáculo era impresionante, y solo unos oficiales y marineros bien entrenados y disciplinados podían haber ejecutado una maniobra tan enorme y compleja, en la que intervenían más de 130

barcos, cada uno, además, con características de navegación muy diferentes. Cualesquiera que fueran sus puntos débiles —y, en aquel momento, Howard y sus oficiales no tenían forma de identificarlos—, la Armada no iba a ser en absoluto un enemigo fácil.

Dado que no había habido una declaración oficial de guerra entre Inglaterra y España, Howard consideró apropiado seguir la tradición previa al comienzo de la batalla de emitir un «desafío» o reto formal. William Stukeley describió cómo «con ligereza no vista llegaba un navichuelo» de la flota inglesa «y disparaba por un lado seis o siete piezas de artillería y por el otro otras tantas, y por popa y proa, cuatro; y hecho este efecto se volvía a su armada» tan rápido como había llegado. El nombre del barco era muy adecuado: Disdain (Desdén).[5]

Una vez cumplidas las formalidades, a las nueve de la mañana del domingo 31 de julio, Howard lanzó su ataque. Primero la emprendió con el cuerno comandado por Leyva, el más cercano a la costa, y luego con el que estaba al mando de Recalde. Algunos navíos de la Armada abandonaron sus posiciones ante el ataque, y buscaron refugio en el cuerpo principal, pero Recalde, a bordo del San Juan de Portugal, se mantuvo en su sitio y durante algún tiempo recibió la mayor parte del bombardeo inglés. El propio Recalde dejó constancia de que el inglés le había «tirado más de 300 cañonazos», causando la muerte a 15 hombres y «llevado con las balas los aparejos más importantes, como son el estay mayor, y pasado el árbol de trinquete con un balazo de parte a parte». En torno a la una del mediodía, Howard se retiró a una distancia prudencial, unos seis kilómetros a popa.[6]

Las reacciones inglesas a este primer combate fueron diversas. Howard opinaba: «Lo hicimos bastante bien, y me atrevo a decir que les causamos bastante daño»; aunque, admitía: «No nos atrevimos a meternos entre ellos, al ser su flota tan poderosa». Drake comentó: «Los perseguimos y cuando los alcanzamos se cruzaron algunos cañonazos entre parte de nuestra flota y parte de la suya», mientras que Hawkins describía el mismo episodio como «una pequeña refriega».[7] Claramente, la disciplinada formación de la Armada y su evidente fortaleza produjeron el efecto pretendido: los ingleses no se atrevieron a acercarse, aunque sus cañones no pudieran infligir graves daños sino a corta distancia. Según Henry White, capitán de un barco auxiliar: «La majestad de la flota enemiga, el buen orden que guardan y la conciencia propia de nuestras carencias hicieron, en mi opinión, que nuestro primer ataque fuera más comedido de lo que merece el valor de nuestra nación y el prestigio de la Marina inglesa».[8]

Algunos españoles también se sintieron insatisfechos con su comportamiento inicial bajo el fuego. Alonso Vanegas, a bordo del San Martín, calculó que los barcos de la Armada habían disparado 750 cañonazos el 31 de julio, mientras que la inglesa había disparado al menos 2.000. Los daños causados en el San Juan obligaron a Recalde a abandonar su posición, mientras su tripulación realizaba reparaciones de emergencia. Además, en su informe al buque insignia, Recalde predecía que, dado que «las naos levantiscas no tienen tan gruesa artillería como la de los enemigos, y así se les arrimarán más y harán daño». Incluso un valiente como Leyva, al mando del Rata Encoronada, «si le dan la carga que ayer a mí, no podrá resistir porque no tiene artillería con que los desviar, gruesa».[9]

Recalde atribuía todos estos problemas a la decisión de no atacar Plymouth. Se quejaba a don Francisco de Bobadilla: «No sé porque lo que estaba resuelto de ir a la boca del puerto de Plemua se dejó de ejecutar, y a esta causa [los ingleses] nos tomaron el barlovento, porque de otra manera no le tuvieran, si no la era hartos maestros hay allá y acá: como bisoños juzgamos las cosas mal». Luego escribía al duque con amargura: «Esto es hecho y no hay para qué tratar de ello, pero en lo de adelante es menester mirar mucho como no nos vayan consumiendo poco a poco y sin daño suyo, sino que se meta toda la carne en un asador, y cuanto antes será mucho mejor para esta armada y ejército».[10]

Mientras Recalde desahogaba sus frustraciones y se esforzaba por reparar su barco, la Armada sufrió dos grandes desastres. Primero, sobre las tres de la tarde, una tremenda explosión destrozó el guipuzcoano San Salvador, uno de los barcos elegidos para transportar unos cincuenta mil escudos de oro desde la Hacienda Real (imagen 42). La causa de la explosión sigue envuelta en el misterio. Una explicación culpa al sabotaje de un artillero alemán, cuya mujer teóricamente le estaba engañando con un oficial español (qué es lo que hacía la dama a bordo del barco es lo primero que continúa sin estar claro). Otra explicación, más plausible, decía que «el capitán se puso furioso con el artillero y amenazó con matarlo si no disparaba mejor». En un arranque de cólera por este agravio profesional, continuaba el relato, «el artillero abrió fuego contra los barriles de pólvora y se lanzó por la borda». Tal vez, sin embargo, pudo tratarse simplemente de un accidente: según el capitán de un patache enviado a rescatar el barco, «había tanta pólvora en cubierta para abastecer a la artillería que, al disparar todos los cañones al mismo tiempo», se generó una fatal chispa. Con tanta pólvora alrededor, y tantas mechas y botafuegos encendidos, lo sorprendente es que este tipo de

catástrofes no ocurrieran más a menudo.[11]

Cualquiera que fuera la causa, el San Salvador sufrió daños muy graves. La explosión hizo saltar por los aires el castillo de popa y las dos cubiertas de abajo, y dejó inutilizado el mecanismo de dirección del barco. La mitad de los 400 hombres a bordo resultaron muertos o malheridos por la explosión, o se ahogaron al tratar de escapar. Stukeley informó de que, dado que el barco afectado «se iba la vuelta de la armada enemiga, el duque mandó tirar una pieza y viró para socorrerla y darle cabo poniéndose en la popa para hacerlo por su propia persona». Gracias a la atenta vigilancia de Medina Sidonia, algunos de los fuegos a bordo del San Salvador estaban ya extinguidos antes de que pudieran alcanzar el polvorín principal, que contenía más de siete toneladas de pólvora. El duque también supervisó la evacuación de algunos de los heridos, con espantosas quemaduras, al barco hospital San Pedro, y sus pataches remolcaron el barco dañado hasta la parte media de la flota para que pudiera ser reparado.[12]

La otra baja del 31 de julio fue todavía más importante. Don Pedro de Valdés, que iba en el buque insignia del escuadrón andaluz, Nuestra Señora del Rosario, uno de los bien pertrechados apagafuegos encargado de la defensa de la formación y que (al igual que el San Salvador) transportaba más de 50.000 escudos de oro de la Hacienda Real, decidió acudir al rescate de Recalde, pero por el camino chocó con otro barco.

El bauprés de Nuestra Señora del Rosario se rompió, rasgando la vela del trinquete. Viendo el peligro, don Pedro regresó, se situó en mitad de la flota, acortó velas para poder llevar a cabo las reparaciones, e informó al duque de que se quedaría a barlovento mientras se realizaban los trabajos. En ese momento, el mar comenzó a embravecerse, y el trinquete se rompió, cayendo sobre el palo mayor. El barco se quedó entonces sin velas, excepto las mesanas, que no bastaban para gobernarlo. Don Pedro disparó más de ocho cañonazos como señal de petición de ayuda, y al no llegar ninguna, mandó a Stukeley en un balandro a informar de su situación al duque en persona (imagen 43).

Stukeley convenció a Medina Sidonia para que «una galeaza que estaba más cerca de la nao de don Pedro lo socorriese. Y con gran riesgo llegó don Guillermo cerca de la galeaza dando voces y haciéndole requerimientos, mas no fue al socorro la galeaza». El capitán de un patache que logró colocarse al costado del Nuestra Señora del Rosario especulaba con que los otros barcos dudaron «debido al miedo, dada la proximidad del enemigo». El capitán propuso salvar a Valdés y el tesoro, pero don Pedro «lo rechazó,

diciendo que él no se iría, a menos que todos sus hombres también pudieran irse, y que prefería morir en compañía de sus soldados». El patache regresó y «pasó el armada por ella dejándola atrás a vista del enemigo».[13]

Fray Bernardo de Góngora, que escapó con Stukeley del Nuestra Señora del Rosario al buque insignia, sabía a quién culpar de tal cruel decisión: «El Duque lo quiso hacer y ayudarle, y Diego Flores le requirió [no] lo hiciese y que no pusiese la armada en ventura». «Y visto esto —proseguía el fraile, en tono desaprobatorio—, el Duque siguió su camino y dejó al buen don Pedro y tres compañías» de infantería española «en poder del enemigo, que venía siempre detrás de nosotros una legua». La conclusión era inequívoca, «pues luego anduvo el murmullo y voz por el armada: ningún navío se empeñe, que pues cabeza de escuadra no se ha socorrido, ¿a quién librarán del peligro en que se pusiere?». Los que más tarde serían designados por Felipe para examinar y explicar el fracaso de la Armada concluirían que «la principal de ellas fue la pérdida de la nao de don Pedro de Valdés, […] que fue el principio y causa de los sucesos».[14]

Don Pedro estaba furioso, al creer que su comandante lo había abandonado deshonrosamente ante el enemigo. Recalde pensaba lo mismo, y suplicó al duque que esperara hasta que tanto el Rosario como su propio San Juan pudieran terminar sus necesarias reparaciones. Medina Sidonia manifestó, atormentado: «Si con mi sangre la pudiera remediar —le aseguró a Recalde—, lo hiciera de muy buena gana», pero aceptó el consejo de Diego Flores (que detestaba a su primo Pedro) de que su primer deber era mantener el avance de la flota hacia Flandes lo más rápidamente posible (imagen 44).[15]

La primera embarcación inglesa en poner a prueba las aparentemente formidables defensas del abandonado buque insignia andaluz fue el Margaret and John, un barco mercante de 200 toneladas proporcionado por la ciudad de Londres, que alrededor de las 21.00 horas se aproximó y disparó sus mosquetes contra la imponente mole del Rosario. Don Pedro respondió con dos cañonazos y el Margaret and John, claramente incapaz de tomar el Nuestra Señora del Rosario por la fuerza, se marchó para reincorporarse a la flota.

Al amanecer de la mañana siguiente, don Pedro se encontró en presencia de un enemigo mucho más imponente: el Revenge, un galeón elegante y pintado con llamativos colores que portaba la bandera de sir Francis Drake. Cómo llegó exactamente el vicealmirante de la Marina de la reina a encontrarse allí,

completamente solo y lejos de su posición asignada, sigue siendo objeto de debate desde entonces. La noche anterior, Drake recibió órdenes de vigilar la flota mostrando una linterna en su popa para que todos lo siguieran, de forma que los barcos ingleses pudieran mantenerse en contacto con el poderoso avance de la Armada, si bien a una prudente distancia. Según un airado Martin Frobisher, sin embargo, «sir Francis fue encargado de mostrar una señal luminosa durante toda la noche, una luz que nosotros estuvimos tratando de encontrar, pero no vimos por ninguna parte». Frobisher ofrecía una sencilla explicación: una vez que Drake observó que el Nuestra Señora del Rosario «había perdido sus mástiles, como un cobarde, no se separó de él en toda la noche para hacerse con el botín. Pretende quedarse con los quince mil ducados que nos corresponden, pero nosotros nos llevaremos lo nuestro, o se lo haré pagar caro con su sangre». Sir Francis no se molestó apenas en rebatirle (tal vez para evitar atraer la atención de Frobisher sobre el hecho de que el Rosario transportaba más de 50.000 ducados, no 15.000). En su lugar, afirmó, sin darle más importancia, que había divisado unas velas extrañas en la oscuridad y, olvidándose al parecer de la linterna, había ido a investigarlo, «sin saber lo que eran». Cuando amaneció, se dio cuenta, para su sorpresa, de que «se hallaban a dos o tres cables de distancia del Rosario». «¡Y tanto! —replicó Frobisher—, estabas a dos o tres cables de distancia [porque] no te moviste de allí en toda la noche.»[16]

Fuera cual fuera la verdad, la mañana del 1 de agosto marcó el inicio de lo que sería una relación fuera de lo común entre sir Francis y don Pedro. En un primer momento, el español se negó a rendirse; luego se negó a negociar la rendición con nadie que no fuera sir Francis en persona; pero cuando finalmente Valdés subió a bordo del Revenge, con una bandera de tregua, y Drake le hizo ver la desesperada situación en la que se encontraba, su resistencia se vino abajo. Le pidió que le dejaran solo unos momentos para tomar una decisión y a continuación salió, con la cara completamente enrojecida, y anunció su rendición.[17]

En el Rosario estalló el caos. Aunque Stukeley y otros tres católicos ingleses habían conseguido escapar, Tristram Winslade y otros pocos se quedaron, siendo plenamente conscientes de que no podían esperar compasión de sus compatriotas. Muchos españoles tal vez temían un destino similar; ciertamente, parece que la mayoría olvidó que aquel barco «transportaba 52.000 ducados pertenecientes al rey y 12 baúles con las mejores ropas del duque». Gran parte de este botín se halla hoy desaparecido. Es posible que parte se esfumara durante su traslado al Revenge en bolsas de lona: «Es muy probable —

opinaba un contemporáneo— que parte del tesoro fuera robado», pero parece poco probable que Drake fuera tan ingenuo o descuidado para permitir esta irregularidad, al menos por parte de otros. Don Francisco de Zárate, cuyo barco sir Francis había saqueado en 1579 cerca de las costas de Acapulco, había señalado con renuente admiración: «Cuando nuestro barco fue saqueado, ningún hombre osó llevarse nada sin su permiso. Él les da un trato muy favorable, pero castiga la más mínima falta».[18]

Al final, apenas la mitad de las riquezas del Rosario llegaron a las arcas de la reina, probablemente porque Valdés y Drake llegaron a un trato. Durante el interrogatorio al que le sometió el Consejo Privado inglés, Valdés afirmó que su barco transportaba «20.000 ducados, así como objetos de plata valorados en otros 1.000»; un mes después, Drake certificó ante Howard que él había recibido del Rosario 25.300 ducados. Ambos mentían, y ambos debían saberlo.[19]

Pero no adelantemos acontecimientos. Tras la captura del Nuestra Señora del Rosario, el 1 de agosto, nadie estaba presente para rebatir a Drake, porque la noche anterior, sin su linterna para guiarla, la flota inglesa se había quedado muy atrás. Según Howard, cuando amaneció, hasta el más próximo de sus barcos «apenas alcanzaba a verse […], y muchos estaban ya perdidos de vista, y ni a toda vela lograron dar alcance a su señoría hasta muy última hora de la noche». La carta de navegación de Augustine Ryther muestra cómo Howard y tres ayudantes suyos se aproximaron peligrosamente a la retaguardia de la Armada, mientras el resto de su flota se quedó mucho más atrás. La negligencia en el cumplimiento del deber por parte de Drake no solo puso en grave peligro al buque insignia, sino que además dio a los españoles un respiro de veinticuatro horas. Como Stukeley anotó en su diario: «Este día no llegó a cañonearse nuestra armada con la del enemigo». Medina Sidonia había albergado la esperanza de aprovechar ese respiro para reparar el San Salvador, como Recalde sí consiguió hacer con el San Juan, pero, a última hora de la mañana, su capitán informó de que al barco le estaba entrando demasiada agua y era imposible salvarlo. El duque envió entonces dos pataches para sacar a los heridos, la artillería y el tesoro, para luego hundir el barco, pero «no fue posible poder dar con él porque estaba [el tesoro] en el lastre y las cubiertas encima de él y la nao abierta y atormentada por la popa». Tampoco lograron recuperar la artillería ni hundir el barco porque «no hubo en el dicho galeón barrena, martillo, hacha, ni comodidad ninguna para poderlo afondar y así no se barrenó». El duque mandó por tanto una falúa a rescatar a los heridos, pero no pudo «llegar por cargar el armada inglesa y acudir al dicho galeón

desamparado, y así se volvieron». Una vez más, según Stukeley, «tomando en éste el parecer de Diego Flores de Valdés, a quien el Duque llevaba en la capitana por ser persona de tanta experiencia, el cual dijo que era poner a riesgo toda la armada respecto del estado en que se hallaba a aquella hora».[20]

Unos 50 de los heridos españoles más graves seguían a bordo cuando Hawkins y una tripulación especialmente designada llegaron más avanzado el día, pero al encontrarse ante «tan desagradable pestilencia y horrenda vista a bordo», se marcharon de inmediato y ordenaron que el barco fuera remolcado a Weymouth. El resto de la Armada continuó con su lento avance por el Canal.

Segundo asalto

Los ingleses aún no habían adivinado cuál era el plan español. Gracias al sistema de almenaras, la reina y sus ministros solo tardaron un día en saber que la flota española había sido avistada, pero no tenían ni idea «de qué rumbo podía tomar, ni en qué lugar del reino podía intentar desembarcar». Por tanto, supusieron (erróneamente) «que el enemigo intentaría desembarcar en algún lugar de Essex» y enviaron órdenes a los distintos condados para que congregaran y mandaran tropas allí. Howard tampoco contaba con más información. «Por tanto, nuestra intención es perseguir al enemigo para que no halle momento de desembarcar», informó al gobernador de Portsmouth el 1 de agosto, suplicándole también que enviara «todos los barcos de los que pueda disponer ahora mismo». Aunque su estrategia estaba bien fundada, en este momento su táctica no lo fue, porque también suplicó al gobernador que le mandara «todos los hombres altos» que pudiera reunir «lo antes posible». Es difícil imaginar qué papel desempeñarían los «hombres altos» salvo en el caso de una lucha cuerpo a cuerpo, en la que con toda probabilidad la Armada se impondría.[21]

El siguiente encuentro se produjo a primera hora del 2 de agosto, cuando aflojó el viento y ambas flotas se hallaban encalmadas al oeste de Portland Bill (imagen 45). Sobre la una de la madrugada, Recalde, Leyva y Oquendo subieron a bordo del San Martín y argumentaron que aquellas eran las condiciones ideales para que las galeazas se aproximaran a algunos barcos de guerra ingleses. Medina Sidonia le prometió a don Hugo de Moncada, comandante de las cuatro galeazas, una de las encomiendas que (él pensaba) Felipe había prometido darle a su hijo «si hacía bien lo que se le encomendaba»; pero «las galeazas no hicieron lo que se las ordenó y pudieron. Al amanecer las galeazas estaban la vuelta de tierra más de media legua apartadas de nuestra armada y de la del enemigo».[22]

Entonces, se levantó una fresca brisa por el este, que, por primera vez, dio a los españoles la ventaja del viento. En respuesta al peligro, Howard condujo sus galeones, navegando en ceñida, hacia el nornordeste, tratando de situarse entre la Armada y la orilla. Pero Medina Sidonia aprovechó su ventaja del viento para impedírselo, obligando a los barcos ingleses a virar en dirección sursureste.

Estos movimientos dieron a los apagafuegos de la Armada una oportunidad de demostrar su destreza. Por primera vez desde que comenzó la lucha, algunos de los barcos más grandes entraron en este momento en combate. El Regazona de Bertendona encabezó la carga, seguido por el Rata Encoronada de Leyva y el Santa Ana de Oquendo; pero, aunque «llegaron muy cerca de abordar, y Bertendona dicen que pudiera hacerlo si se contentara con menos que la capitana», sus adversarios se volvieron prudentemente mar adentro, poniendo distancia. A esto siguió un duelo de artillería que duró más de dos horas, sin otra táctica discernible por ambas partes, aparte del fuerte deseo español de enzarzarse en la pelea y abordar el barco enemigo, y la igualmente fuerte determinación inglesa de mantenerse alejados y confiar en sus grandes cañones.[23]

Mientras esta escaramuza tenía lugar en el mar, frente a la costa de Portland Bill, al oeste de allí se desarrollaba una acción completamente distinta. Cinco barcos ingleses permanecían junto a la orilla en medio de una calma chicha: cuatro buques mercantes del escuadrón de Londres y el Triumph de Martin Frobisher, el barco más grande de la flota inglesa. Los españoles vieron en esto una oportunidad de oro para acercarse y abordar, y Medina Sidonia envió a Moncada con sus cuatro galeazas a enfrentarse a la aislada fuerza de Frobisher. Los remeros propulsaron las galeazas hacia su presa, y aunque el Triumph hizo uso de su «muy buena artillería y la disparaban con extraña presteza, matándonos algunos soldados», los grandes cañones de las galeazas no dejaban de bombardear uno de los barcos ingleses más pequeños, hasta el punto de que algunos de sus soldados parecían dispuestos a abandonarlo. A continuación, las galeazas consiguieron dañar el timón del Triumph y el capitán de los mosqueteros que iba a bordo del San Lorenzo instó a don Hugo a aumentar la velocidad y así poder alcanzar y tomar el barco, pero él «respondió que se hacía todo lo que se podía y que no tenía orden del Duque, que allí venía de batalla muy cerca, para hacer más que aquello». En ese momento, el viento se levantó de repente, y los barcos del Triumph pudieron remolcarle a un lugar seguro.[24]

Este error enfureció a Medina Sidonia, que envió a un oficial del Estado Mayor a «la galeaza capitana y dijese a don Hugo de Moneada

ciertas palabras dichas al oído, que según se extendió no fueron honrosas». Más avanzado ese mismo día, el duque mandó también un mensaje a Moncada, que comenzaba diciendo: «Buen día ha sido el de hoy, y si las galeazas hubieran acudido, como yo pensé que lo hicieron, le hubiesen tenido los enemigos muy ruin».[25]

Medina Sidonia se enfrentaba entonces a otros peligros. Howard había aprovechado un cambio de viento para conducir a algunos de sus galeones más poderosos a penetrar en el corazón de la Armada. El lord almirante «llamó a algunos barcos de su majestad, que entonces tenía a mano, y les encargó que lo siguieran de cerca, y se abalanzaran sobre los españoles, poniéndose a tiro de los mosquetes del enemigo, antes de descargar ni una sola pieza de artillería». Una vez más, atacaron en grupos, disparando sus armas solo desde muy cerca. Tras esta acción, Drake dio 107 libras en «recompensa a la tripulación del Revenge», y otras 10 libras adicionales «al maestro artillero y su dotación», y 2 libras «a los músicos» a bordo. Howard afirmó que el bombardeo de ese día, «toda la lucha a tiro de mosquete del enemigo», había obligado a los españoles a «ceder y replegarse como las ovejas de un rebaño». Recalde coincidía. Su propia nave, según escribió en su diario, había luchado «sin ser socorrida de ninguna otra nao de la armada, porque todas parecía que se querían meter las unas en las otras, según se retiraban de la ocasión y se abordaban unas con otras, que cierto es lástima decirlo». [26]

El relato de Stukeley, a bordo del buque insignia, sugiere que tal vez Howard y Recalde exageraban.

> Diego Flores advirtió al Duque que corrían peligro de quedarse algunos navíos entre los enemigos y que sería bien que la capitana virase y hízose así, y vino a quedar sola haciendo frente a toda el armada del enemigo, sin poder ser socorrida en mucho rato, cañoneándola reciamente, aunque ella respondió de manera que los postreros se llegaron menos.[27]

Vanegas, también a bordo del San Martín, estaba de acuerdo con Stukeley. «La capitana enemiga pasó con toda su armada tirando bajel por bajel a nuestra capitana, la cual estuvo siempre haciéndoles rostro y jugando su artillería muy bien y de manera que los últimos navíos la tiraban de más lejos que los primeros». No obstante, admitía Vanegas, a cambio de sus 80 cañonazos, ellos recibieron 500 impactos, algunos de los cuales dieron en el casco y en la jarcia, llevándose por delante el mástil de la bandera y uno de los soportes del palo mayor. Otro observador español afirmó: «Durante más de una hora, no pudimos ver al buque insignia debido al humo de los cañones».

Así terminó otro deprimente día para la Armada, y Stukeley (cuyas opiniones sin duda reflejaban las de los altos oficiales a bordo del San Martín) finalmente tomó conciencia de la inherente desventaja táctica de la flota: «Este día [2 de agosto] se acabó de ver que era imposible abordar no queriendo el enemigo, pues tuvo tan buena ocasión para embestir a sola la capitana. También se vio este día la ventaja que nos tenían, no llegando a las manos por la ligereza de sus navíos y traerlos mejor artillados que nosotros».

Una vez que los ingleses se retiraron, Medina Sidonia tomó algunas decisiones cruciales. En primer lugar, dado que aún no tenía noticias de Parma que confirmaran que su fuerza invasora estaba lista, envió otro patache a Flandes, a fin de obtener una actualización urgente del estado de los preparativos allí. A continuación, reorganizó la formación táctica de la Armada. Aceptando el plan de batalla que el desdichado don Pedro de Valdés había propuesto en La Coruña, ordenó:

> Para que se pueda hacer esto, y vaya el Armada con seguridad, me he resuelto que vaya en dos escuadrones, vanguardia y retaguardia, y que la vanguardia se refuerce con los mejores navíos que van en el Armada, y que con la mitad de ello vaya Juan Martínez [de Recalde] y la otra mitad don Alonso de Leyva. Vuestra merced [Moncada] con su capitana y otras dos galeazas ira en retaguardia con el dicho Juan Martínez; y el capitán Peruchio con su galeaza patrona ira en vanguardia conmigo.

Fuentes inglesas calificarían posteriormente la nueva formación de la Armada de «rechoncha» o «redonda».

El duque envió seis pataches, cada uno de ellos con un suboficial y un verdugo, a asegurarse de «que cada cual mantuviese su lugar conforme a la nueva orden que les había dado» y comunicar la advertencia de que se ahorcaría a cualquier capitán que no lo hiciera. También ordenó a Moncada que se asegurara de que las tres galeazas de la retaguardia «muy recogidas y que acudan con tiempo a las ocasiones que se ofrecieren sin que sea menester dalles nuevas ordenes» (sin duda, otra alusión a la aparente renuencia de don Hugo a atacar el Triumph).[28]

No era que la formación expandida con los «cuernos» hubiera resultado inadecuada. Por el contrario, a pesar de varias pérdidas graves, y a la vista de una poderosa flota inglesa a barlovento, la Armada había demostrado sus fortalezas tanto tácticas como estratégicas; y Medina Sidonia había demostrado gran destreza a la hora de comandarla. En palabras de un oficial a bordo del Revenge, los barcos españoles «mantienen tan buen orden en el combate que, si

Dios no obra un milagro, nos darán trabajo para varios días». Por otra parte, aunque Vanegas calculaba que las dos flotas habían gastado 5.000 cañonazos el 2 de agosto, algunos a escasa distancia, ninguno de los dos bandos había causado excesivo daño al otro. Ambos comandantes debieron sentirse sorprendidos y decepcionados ante el desequilibrio entre el elevado gasto de valiosa munición y el poco daño causado.[29]

Paradójicamente, esto preocupaba a los ingleses más que a los españoles. Como Hawkins informó a Walsingham, el duelo de artillería había sido «intenso y largo», y se había cobrado «una gran parte de nuestra pólvora y munición»; él opinaba, por tanto, que no sería sensato continuar la lucha hasta que hubieran repuesto sus existencias de munición. Los ingleses habían llegado a un momento de crisis. Una cosa era contar con barcos veloces que podían sacar ventaja del viento y la marea, y de esta forma mantener a los españoles a distancia, y otra muy distinta que, para derrotar a la Armada, era necesario destruir sus barcos, no bastaba con que los suyos fueran muy superiores a los de ellos. Por una parte, Howard y sus subordinados se daban cuenta de que su tan cacareada artillería pesada, pese al gasto de tanta munición a distancia relativamente corta, no había causado daños graves a los barcos españoles. Por otra, si los ingleses acercaban mucho más sus barcos, corrían el riesgo de ser abordados y arrollados por los numerosos soldados presentes en casi todas las embarcaciones de la Armada.

En términos estratégicos, si no tácticos, los españoles habían demostrado ser la fuerza superior. En cuanto cesaron los disparos, con la flota inglesa temporalmente neutralizada por su crisis de municiones, la Armada simplemente volvió a colocarse en formación de nuevo y continuó su avance hacia Dunkerque. Sin embargo, la victoria española no dependía solamente de que la Armada mantuviera su avance: para vencer, la flota tenía que encontrarse con el ejército de Parma.

El Consejo de Guerra a bordo del San Martín había recomendado el 29 de julio que hasta que las decisiones estuvieran claras, y la disposición de Parma comprobada, no debían ir más allá de la isla de Wight; de otro modo, la flota necesitaría surcar arriba y abajo los mares estrechos mientras esperaba a Parma. Es bastante probable que, para la noche del 2 de agosto, con la isla de Wight dibujándose ya a babor, Medina Sidonia le diera alguna que otra vuelta a la idea de tomar el fondeadero de Spithead, a orillas de Portsmouth, que aparecía en sus cartas de navegación. Allí, al menos, podía encontrar un puerto seguro y defendible hasta que Parma entrara en contacto, e

incluso llegar a establecer una cabeza de playa en la isla de Wight.

La alternativa de la isla de Wight

Los ingleses eran igualmente conscientes de esta posibilidad, pero ¿cómo podían evitarla? Su estrategia (si es que tenían alguna) había sido ir desconectando y arrollando a unidades concretas de la flota española: «Desplumarlos poco a poco», en palabras de Howard. El 3 de agosto, tras ser reabastecidos, aunque escasamente, de munición, la flota inglesa se encontró con otra excelente oportunidad para el desplume. Al amanecer, un barco grande iba siguiendo el rastro de la Armada por su flanco hacia tierra, muy cerca de la entrada occidental al Solent. El rezagado era el panzudo buque insignia de Gómez de Medina, el Gran Grifón. Aunque generalmente se consideraba que las urcas no eran navíos de combate, el Grifón era un gallardo, si bien poco ágil, miembro de la élite de apagafuegos de la Armada, y podía ser que lo hubieran dejado atrás a propósito, como cebo para tentar a los barcos ingleses a acercarse y precipitar un abordaje general. Pero, en su lugar, mientras los barcos ingleses más cercanos desplegaban al máximo sus velas, un imponente galeón, casi con toda seguridad el Revenge de Drake, se le cruzó y le lanzó una salva a corta distancia. Rápidamente viró para lanzar otra, y luego atravesó su popa para acribillarla a disparos. Fue un devastador ejemplo de las tácticas de artillería móvil que ciertos capitanes ingleses estaban por entonces empezando a adoptar: el Grifón recibió el impacto al menos de otros 40 cañonazos, la mitad de ellos por debajo de la línea de flotación. Y, no obstante, siguió obstinadamente adelante, con 200 o más soldados enfurecidos, que se mantuvieron decididamente en sus puestos pese a las graves pérdidas, deseosos de abordar y capturar cualquier barco inglés lo bastante temerario para acercarse suficientemente a sus costados. Este incidente demostró una vez más la fuerza básica subyacente de la Armada. Podía ser vapuleada, pero no destruida; y, a menos que fuera destruida, su potencial militar seguía siendo apabullante.

A medida que el combate alrededor del Grifón seguía desarrollándose, se iban sumando cada vez más barcos. El San Juan de Recalde recibió otros 200 cañonazos, y el San Martín, 130. Medina Sidonia mandó entonces las galeazas para ir al rescate del maltrecho Grifón y dar la señal de combate general. Según Vanegas, las dos flotas lanzaron otros 5.000 cañonazos. Una de las galeazas consiguió impactar directamente en uno de los mástiles del Revenge, pero, una vez más, ninguno de los bandos registró daños graves. A continuación, los ingleses se apartaron, prefiriendo frenar a los españoles antes que

precipitar una batalla total. El duque mandó dar la vuelta a sus barcos, y la Armada continuó inexorablemente su camino.[30]

Las horas siguientes de la campaña fueron cruciales, dado que la Armada había tomado al fin una posición dominante cerca de la entrada este del Solent, planteándosele a Medina Sidonia un grave dilema. El rey había insistido reiteradamente en que la flota solamente podía atacar la isla de Wight en caso de que el encuentro con Parma no llegara a producirse. Sin embargo, hasta que Medina Sidonia supiera los pasos concretos que Parma había dado de cara a este encuentro, su única opción sensata era encontrar un fondeadero seguro en el que refugiar y, en caso necesario, defender a la Armada. Pero entre la isla de Wight y los Downs no existía un fondeadero de estas características, lo que más tarde podía permitirle convencer al rey de que entrar en el Solent había sido una respuesta acertada dadas las cambiantes circunstancias. Los hechos no tardarían en eliminar esta opción.

La noche anterior, en respuesta a su prolongada ausencia de éxito, Howard había ordenado una importante reorganización de sus fuerzas. El Consejo de Guerra a bordo del Ark Royal decidió disponer la flota en cuatro escuadrones cuasi independientes, bajo el mando de Howard, Drake, Hawkins y Frobisher, respectivamente. En lugar de una mera acumulación de capitanes que, aparte de la obligación general de apoyar al buque insignia, actuaran de acuerdo con lo que las circunstancias mandaran, a cada escuadrón se le asignaron unas tareas que, desempeñadas al unísono, obligarían a la Armada a mantenerse apartada del Solent (imagen 46).

El 4 de agosto era la festividad de Santo Domingo, a quien Medina Sidonia tenía especial devoción y del que decía ser descendiente. Él confiaba en que el santo le traería buena suerte. Al despuntar el día, vieron que el galeón portugués San Luis y la urca Duquesa Santa Ana se habían quedado atrás respecto al cuerpo principal. Al igual que el Gran Grifón el día anterior, se presentaban a los ingleses —probablemente de forma deliberada— como objetivos claros. Pero esta vez no hacía viento. Hawkins, cuyo escuadrón era el que quedaba más cerca de los barcos rezagados españoles, bajó los botes para remolcar a sus buques de guerra al ataque. Medina Sidonia respondió haciendo avanzar tres galeazas de la retaguardia, una de las cuales remolcaba al Rata Encoronada de Leyva. A medida que iban acortando distancia, los ingleses abrieron las portas de sus cubiertas de abajo, y las galeazas se convirtieron en el blanco principal del bombardeo inglés. Una empezó a escorar, otra perdió su linterna y una tercera sufrió algunos daños en la proa. El San Juan de Sicilia y el

Anunciada fueron en su apoyo, pero los ingleses contraatacaron con un intenso bombardeo. Al final, las galeazas remolcaron al San Luis y al Duquesa hasta ponerlos a salvo con la flota.

En ese momento empezó a soplar un viento del sudoeste, que a los barcos inmovilizados de ambos bandos volver a maniobrar. Por el ala izquierda, Frobisher había llevado a su escuadrón al difícil canal marítimo situado al este de la isla de Wight. Tal vez en un intento por forzar un paso hacia el Solent, Medina Sidonia condujo a un grupo de poderosos galeones hacia él. Al aproximarse, Frobisher, en su enorme Triumph, parecía estar en dificultades (muy posiblemente fingidas) y bajó sus barcos para remolcarlo fuera de allí. A continuación, un golpe de viento llenó las velas del Triumph y el navío se puso en marcha. Medina Sidonia disparó un cañón para detener la persecución.

Recalde, que había ido pisándole los talones a Frobisher y que había adquirido experiencia de primera mano en dirigir una flota en el Solent en 1575, estaba furioso:

> nos fue ganando el viento, y algunas de las nuestras le llevaban ganado a muchas de las del enemigo e iban dándoles caza. Y siendo así apretando al enemigo y prosiguiendo esta vitoria, tiró nuestra capitana real a recoger, para que siguiésemos nuestro viaje. Y así en poniéndonos en nuestra derrota se pusieron ellos en nuestro seguimiento. Todo esto duró desde que amaneció hasta las dos o tres de la tarde. Y de parecer del almirante general Juan Martínez de Recalde hasta hacerlos encallar, o entrar en puerto tras ellos, no los dejáramos como lo hizo la capitana. Ni tampoco avía para qué pasar con nuestra armada más adelante de aquel paraje, que era sobre isla Duyque [de Wight], hasta saber del príncipe de Parma, por ser el mejor paraje de toda la Canal para todo lo que se podía ofrecer.[31]

Tal vez Recalde tenía razón, pero este relato omitía un obstáculo importante: mientras que los principales barcos españoles entablaban combate en el Solent, un inesperado y feroz ataque inglés empezó a desarrollarse de repente cerca de allí. Este ataque se produjo «de manera que», según un testigo presencial español, «si el Duque no revuelve con su capitana desde vencedores que éramos quedábamos aquel día vencidos». El ataque sorpresa desequilibró fatídicamente las medidas tomadas por Medina Sidonia, y este perdió así su última oportunidad de conseguir entrar en el Solent.[32]

Este resultado reportó ganancias a ambas partes. Habían disparado otros 4.000 cañonazos el día de Santo Domingo y, según el diario de Howard, «visto que nuestra pólvora y munición habían sido bien gastadas, el lord almirante pensó que no era buena política atacar más hasta que estuvieran cerca de Dover». En su lugar, ejerció su

prerrogativa como almirante para otorgar bien merecidos títulos de caballero a Hawkins y Frobisher.

Medina Sidonia también agradeció el respiro. Volvió a escribir a Parma, actualizándole la información sobre su cada vez más grave situación táctica:

> Y la armada del enemigo siempre ha venido cañoneándome, de manera que ha sido menester hacerle frente, y los más días cañonearnos desde que amanece hasta que anochece, sin querer los enemigos, por ningún caso, barloar con el armada, aunque por mi parte se ha procurado cuanto ha sido posible, y dándole tantas ocasiones que algunas veces han estado en medio de su armada navíos nuestros, todo a fin de que un navío de los suyos aborde para trabar la batalla, y no ha habido remedio porque sus navíos son muy ligeros y los míos muy pesados.

También le suplicaba a Parma que le mandara pólvora, y balas de cañón de los calibres que sus barcos casi habían agotado ya: cuatro, seis y diez libras. No decía nada de que le faltaran balas más pesadas.[33]

El 5 de agosto, las flotas permanecían al pairo, dando tiempo a llevar a cabo las reparaciones. Esa noche, Recalde y su tripulación consiguieron arreglar el palo mayor dañado por un disparo en el primer enfrentamiento: «Y así toda esta noche se trabajó sin que el enemigo lo echase de ver, porque no imaginase el daño que teníamos en el árbol. Y le echamos siete jimelgas con siete arretaduras [tablillas afiladas, ahuecadas para encajar alrededor del mástil] antes que amaneciese, y se ennegrecieron con betún porque no se echase de ver el remiendo». El ingenio y la pericia de Recalde salvaron su barco.[34]

Al día siguiente, volvió a soplar viento del oeste y las flotas se pusieron en marcha. La mañana del 6 de agosto, se avistó Boulogne, en la costa francesa. ¿Qué debía hacer la Armada entonces? Las instrucciones de Felipe habían especificado «cabo de Margate» (North Foreland) como el lugar en el que la flota debía «darse la mano» con Parma, pero con los ingleses en formación de batalla a una distancia de 5 kilómetros a popa, esto no tenía ningún sentido. Al no tener todavía ninguna noticia de Flandes, ¿debía la flota dirigirse directamente a Dunkerque para recoger a la fuerza de invasión, confiando en que ya estaría preparada? ¿O debía refrenarse?

El diario oficial de campaña del San Martín planteaba el dilema al que se enfrentaba Medina Sidonia en ese momento:

> Y habiendo diferentes pareceres de que no se ancorase en este paraje, y los más de que se pasase adelante, entendiendo el Duque de los pilotos que llevaba que

si pasaba adelante las corrientes le forzarían a salir de esta Canal de Inglaterra al Mar de Noruega, determinó ancorar enfrente de Calés, siete leguas de Dunquerque, donde podía el de Parma juntarse con él; y así, a las cinco de la tarde, mandó ancorar toda la armada.

La narración de un jesuita portugués a bordo del buque insignia añade algunos detalles. «Los más eran de parecer que se pasase adelante, especialmente un capitán de nuestra armada, hombre de mucha experiencia en la cosa del mar y de la tierra [presumiblemente, Recalde], quien hizo mucha instancia que nos urgiésemos en Calés sino que anduviésemos en el mar hasta pasar todo el Canal.» Pero continuaba el jesuita: «Los pilotos que llevaba [advirtieron] que si pasaba adelante las corrientes lo forzarían a salir de todo el Canal de Inglaterra al Mar del Norte». Y esta es la razón por la que la flota echó el ancla a las cinco de la tarde. El duque instó entonces a Parma para que le enviara «los 40 o 50 filibotes» a fin de «resistir al armada del enemigo hasta que vuestra excelencia venga con todo lo demás, y vamos a tomar algún puerto donde con seguridad pueda surgir esta armada».[35]

Una vez más, no podemos por menos que aplaudir el logro de Medina Sidonia. Por dos veces, había llevado al mar a la Gran Flota sin perder ni una sola embarcación; y la había conducido hasta Calais, a solo unos 50 kilómetros del ejército de Flandes, casi intacta. Su éxito hizo que algunos de sus adversarios entraran en pánico, dado que, como el escritor satírico y panfletista isabelino Thomas Nash recordaría a sus lectores pocos años después: «Un hombre en las arenas de Calais puede ver a otros hombres caminar por los acantilados de Dover», y viceversa. El 7 de agosto, unos mensajeros de Dover llegaron a la corte inglesa diciendo que el día anterior «habían visto a la flota española estacionada frente a Calais y a nuestra flota, y que [mientras] enviaba botes a tierra para abastecer a sus hombres de vituallas y cubrir otras necesidades». Algunos miembros de la corte expresaron «gran pesar» ante el hecho de que Howard «hubiera tenido que verlos pasar sin luchar, y de que no [hubiera] evitado la oportunidad que ahora tienen ellos de dar refresco a sus hombres». Medina Sidonia debió de haber sentido —no sin cierta justificación— que había cumplido la orden de su señor y que, a pesar de enormes contratiempos, había cumplido «lo que a os toca».[36]

CAPÍTULO 13

La prueba de batalla

El error fatal

Existen probablemente pocos cuerpos de correspondencia militar o naval tan unidireccionales como las cartas intercambiadas entre los duques de Medina Sidonia y Parma a medida que la Armada iba avanzando de Lisboa hacia Calais. El 10 de junio, cuando ya se hallaba próximo al cabo Finisterre y suponía, confiadamente, que el encuentro se produciría en dos semanas, Medina Sidonia envió una «zabra de remos bien armado» para informar a Parma de su avance, señalando que, debido a los bancos de arena de la costa y la ausencia de un puerto de aguas profundas en Flandes, el contacto no podría producirse cerca de la orilla. Su siguiente carta, fechada el 25 de julio, simplemente confirmaba que, tras el retraso sufrido en La Coruña, había vuelto a ponerse en marcha. Pese a que no hubo acuse de recibo a ninguno de los dos despachos, Medina Sidonia perseveró. El 31 de julio, cuando la Armada se aproximaba a Plymouth, le pidió a Parma que le enviara pilotos conocedores de la costa de Flandes, «porque sin ellos yo no sabré donde poder abrigar naos tan grandes como las que traigo si me sobreviene el menor temporal del mundo». También preguntaba a «vuestra excelencia de lo que he de hacer y dónde le he de aguardar para que nos juntemos». Don Francisco de Bobadilla envió una carta con el mismo mensajero en la que instaba a Parma «que en viendo esta armada en paraje a donde pueda venir, con su persona a esta capitana lo haga, aunque no sea con todo el número del armada y gente que tiene, porque en ello no va menos que el buen suceso de esta armada».[1]

Frente a las costas de la isla de Wight, el 4 de agosto, y todavía sin saber nada de Flandes, Medina Sidonia volvió a escribir a Parma para recordarle: «Y que vuestra excelencia lo esté [listo] para salir luego en mi busca» en cualquier momento. Al día siguiente, cerca de Beachy Head, a Medina Sidonia se le ocurrió que tal vez los pequeños barcos de guerra reunidos en Dunkerque podían conseguir acercarse a los ingleses y entablar combate con ellos hasta que sus navíos más grandes pudieran llegar a colocarse a su costado y abordarlos. De modo que mandó a otro mensajero para suplicarle a Parma que le enviara «40 o 50 filibotes o bajeles pequeños y ligeros» de inmediato. También envió a un piloto a explicarle a Parma por qué la Armada

estaba avanzando tan lentamente, y hasta qué punto necesitaba los refuerzos que ya había pedido.[2]

Pese a todas estas comunicaciones, cuando la flota llegó a Calais al día siguiente, seguía sin haberse recibido ni una sola palabra de la costa. Medina Sidonia llegó al borde de la desesperación. «Todos los días he escrito a vuestra excelencia avisándole de donde me hallo con esta armada —comenzaba diciendo en otra carta de reproche a Parma—, y no solamente no he tenido respuesta de ninguna de las que tengo escritas a vuestra excelencia, pero ni aviso del recibo de ellas.» Y repetía que «si no pudiere salir luego con toda el armada, me envíe los 40 o 50 filibotes que le supliqué ayer me enviase». El 7 de agosto envió dos mensajes más reiterando la urgente «necesidad que tiene de darle puerto, sin el que se perderá sin duda por ser las naves tan grandes». Y continuaba con un lamento (igualmente inútil): «No se puede andar campeando con esta armada —mientras espera a Parma— pues el ser pesada hace andar a sotavento del enemigo sin poder hacer nada con él, aunque se procura».[3]

Aquí se daba una situación extraordinaria: los comandantes conjuntos de la mayor operación anfibia llevada a cabo en el Atlántico hasta esa fecha no tenían contacto efectivo el uno con el otro. Mucho se ha especulado en el pasado sobre el silencio de Parma, llegando algunos (entre ellos muchos españoles de la época) a acusar al duque de tratar deliberadamente de sabotear la empresa; pero esto no es más que malicia o imaginación. Se da por hecho que viajar por tierra o mar a principios de Edad Moderna en Europa era fácil, rápido y normal. Por supuesto que no era así. En el siglo XVI, un viaje entre dos localizaciones podía llevar días, semanas e incluso meses, dependiendo de los azares de la meteorología, el estado de caminos y puentes, la disponibilidad y el medio de transporte, la situación política y la presencia o ausencia de piratas o bandidos en la ruta. Una carta enviada desde Bruselas a París o a Madrid, por ejemplo, podía llegar a su destino en nada más que diez días; pero, en el verano de 1588, la combinación de un tiempo tremendamente adverso en el mar y la continuada actividad de los partisanos hugonotes en tierra hizo que algunas comunicaciones importantes tardaran tres o más semanas en llegar. Otras no llegaron nunca.

Por otra parte, cuando uno de los corresponsales estaba en movimiento, como Medina Sidonia a bordo de la Armada, la situación se hacía infinitamente más difícil. Incluso un mensajero de la flota que finalmente pudiera poner pie en tierra no estaría libre de encontrar dificultades para volver, porque los barcos para ese momento ya se encontrarían en otra localización distinta y desconocida. Para

complicar más las cosas, los buques de guerra ingleses y holandeses patrullaban las aguas por las que los mensajeros de la Armada tenían que viajar. Incluso el último mensajero del duque, enviado desde Calais a Dunkerque, un trayecto por tierra relativamente seguro, tardó dos días en recorrer los casi cincuenta kilómetros que seguían separando la flota del ejército.

En este punto quedó en evidencia la fatal falta de familiaridad de Medina Sidonia con las realidades de la guerra naval (resulta imposible imaginar a su predecesor, Santa Cruz, cometiendo este mismo error elemental). Al parecer, en ningún momento se le ocurrió que todos sus mensajeros tenían que superar el acoso de los barcos hostiles que acechaban en el Canal, o llegar a la costa francesa y esperar encontrar postas de caballos listos para llegar por tierra hasta Flandes. Era absurdo dar por hecho que llegarían —y no digamos que volvieran con una respuesta— mucho antes de que la Armada llegara a «la plaza acordada». El duque cometió varios errores graves durante la campaña. Y este fue uno de ellos.

El caso es que ninguno de los mensajeros enviados por la Armada a Flandes sirvió para mucho. Francesco Moresin, enviado desde Finisterre el 10 de junio, llegó a Flandes en once días; pero las tormentas que dispersaron a la Armada frente a la costa de La Coruña enseguida harían que el mensaje ya no tuviera sentido. Don Rodrigo Tello de Guzmán, enviado desde el golfo de Vizcaya el 25 de julio, tardó siete días en llegar hasta Parma. Medina Sidonia confió el 31 de julio una carta al teniente Juan Gil, escrita cuando la flota se aproximaba a Plymouth, con la noticia de que su plan ahora era dirigirse directamente a la costa de Flandes; pero Gil no salió hasta la mañana siguiente, cuando la flota estaba cerca de Portland, y no llegó al cuartel general de Parma hasta primera hora del 6 de agosto. Solo entonces comenzó el duque el proceso de embarque y ordenó a las tropas acantonadas en diferentes lugares que se dirigieran hacia la costa. El mensajero enviado a la altura de la isla de Wight llegó a última hora del 6 de agosto, justo cuando la Armada echaba anclas en Calais, y solamente entonces ordenó Parma comenzar el embarque. La última y desesperada carta de Medina Sidonia enviada desde Calais llegó a Dunkerque el día 9, a las 10.30 horas —cuando la flota inglesa ya había forzado a la Armada a adentrarse en el mar del Norte—. De modo que, aunque Medina Sidonia expresara repetidamente sus quejas por la lentitud de su avance y buscara todos los medios posibles para aumentar su velocidad, como Felipe le había encarecido que hiciera, desde la perspectiva de Parma, llegó demasiado pronto.[4]

La tarde del sábado 6 de agosto por fin una respuesta de Parma

llegó a la Armada, anclada frente a Calais. Al principio, el patache que la llevaba fue confundido con un barco enemigo y le dispararon, pero su mensaje debió de provocar un vuelco en el corazón de Medina Sidonia, porque estaba fechado el 3 de agosto y era en respuesta a su carta del 25 de julio, lo que quería decir que Parma ignoraba totalmente la proximidad de la flota. Por otra parte, Parma declaraba que, dado que aún «no había un barril de cerveza embarcado, cuanto más soldados», no podría unir sus fuerzas hasta el viernes siguiente.

¿El viernes? ¿Otros seis días? Medina Sidonia estaba horrorizado, porque la Armada se enfrentaba entonces a la situación que él temía: había llegado al encuentro sin asegurarse el dominio del mar. El duque «dejó fama, para consolación de los soldados» a bordo de su flota, de «que dentro de dos días alcanzarían la victoria»; pero en una nueva carta a Parma subrayaba lo peligroso de su posición. Howard permanecía fondeado a dos kilómetros a barlovento, ahora reforzado por lord Henry Seymour y sir William Winter con los buques de guerra estacionados en los Downs. A sotavento quedaban los peligrosos bajíos conocidos entre los marineros como «los bancos de Flandes», que se habían convertido en más peligrosos aún porque los holandeses habían retirado todas las señales de navegación y marcas de entrada a puerto antes de que la Armada llegara (imagen 47).

Los barcos gruesos de Medina Sidonia no podían acercarse más a los puertos de embarque de Parma: solo podía esperar anclado en su expuesta posición frente a Calais, y confiar en que todo saliera bien. Tal vez en otras circunstancias, el duque podría haber apartado las galeazas y algunos de los galeones más pequeños y enviarlos a ahuyentar a los bloqueadores holandeses (esta era la tarea para la que se había previsto en un principio un importante contingente de galeras). Pero dada la proximidad de la flota inglesa, no se atrevió a dividir a sus fuerzas. Sin embargo, nadie —y menos aún el duque— suponía que los ingleses seguirían seis días más sin molestar a la Armada.[5]

El testimonio de don Diego Pimentel, uno de los Maestres de Campo de la infantería de España hecho prisionero dos días después, puso en evidencia la total ignorancia del alto mando de la flota sobre cuál era el estado de cosas en Flandes. Pimentel aseguró a sus captores holandeses que él había esperado que Parma fuera a toda prisa a reunirse con la Armada con las fuerzas que tuviera listas. Cuando le preguntaron si no se había dado cuenta de que había un poderoso escuadrón holandés a las afueras de Dunkerque, dispuesto a impedir cualquier intento de Parma y sus hombres por salir, Pimentel reiteró:

Nunca se les pasó por la cabeza que el duque, con cien navíos, una multitud de barcos costeros y barcazas, y un ejército de en torno a 40.000 hombres, no sería capaz de salir conforme a lo planeado. Le parecía extraño que el duque, contando con esas fuerzas, no hubiera salido, o al menos enviado suficientes barcazas con mosqueteros para hacer retroceder a los barcos de guerra de Holanda y Zelanda.

Incluso si toda aquella avanzadilla sucumbía al intento, razonaba Pimentel, habría permitido que el resto de la flota de invasión de Parma pudiera escabullirse y unirse a la Armada.[6]

El testimonio de Pimentel reflejaba probablemente el pensamiento de Medina Sidonia en aquel momento porque, como sus interrogadores señalaron con suficiencia, don Diego estaba «emparentado con las principales familias de toda España», y no tenía ningún motivo obvio para mentir. De ser así, quedan claros tres conceptos equivocados, que explican el fracaso a la hora de producirse el vital encuentro que exigía el gran plan de Felipe. Primero, que Medina Sidonia daba por hecho que la noticia de la aproximación de la Armada lo habría precedido. Esto, por supuesto, no había sido así. La primera noticia de los combates acontecidos en el Canal llegó a los Países Bajos (irónicamente) a través de los diplomáticos ingleses en Bourbourg: a las 15.00 horas del 6 de agosto recibieron una carta de Londres en la que se anunciaba que los barcos de la reina se habían encontrado y enfrentado a la Armada frente a Plymouth. La delegación comenzó enseguida a hacer sus maletas, para la manifiesta sorpresa de los negociadores españoles que (desconocedores del avance de la Armada) sospecharon que su partida podía ser «algún tipo de subterfugio o tapadera» con la intención de conseguir concesiones diplomáticas por parte de España. La verdad no saldría a la luz hasta horas más tarde.[7]

La segunda idea errónea de Medina Sidonia se derivó de la primera. Se autoconvenció de que Parma (al haber sido advertido previamente) habría embarcado a todas sus tropas antes de que la Armada llegara a los mares estrechos, y por tanto sería capaz de enviar algunos barcos de guerra para ahuyentar o, como mínimo, desviar a los bloqueadores holandeses en cuanto la Gran Flota se aproximara a Dunkerque. Si resultaba imposible desembarcar en Kent, invitaba a Parma a llevarse las tropas embarcadas en sus barcazas «y en particular a ganar la isla de Wight». Como Parma indicó al rey, en estas sugerencias «se echa de ver cuán mal informado estaba el Duque de la calidad de estos bajeles, tan débiles e impropios para pelear ni hacer navegación». No obstante, quizá como salvaguarda ante una posterior atribución de culpabilidad, Parma convocó a una junta de

pilotos locales y comandantes navales y les pidió que evaluaran la viabilidad de las sugerencias de Medina Sidonia. El consejo condenó unánimemente la idea de enviar buques de guerra contra los bloqueadores holandeses como «mal concebida e irracional, contra toda ley de la guerra terrestre y marítima, debido al riesgo de perder los barcos, y a todos los hombres a bordo, antes de que alcanzaran a la flota española». Asimismo, consideraron «completamente imposible» una travesía a la isla de Wight, dado que «duraría siete u ocho días», mucho más de lo que podían resistir las barcazas del duque, o los hombres y animales embarcados en ellas. Parma se mantuvo firme, por tanto, en que Medina Sidonia debía ceñirse al gran plan del rey: derrotar o ahuyentar a la flota enemiga «para garantizar el paso de Dunkerque a Margate para todos los soldados congregados en Flandes».[8]

No obstante, la ignorancia de Medina Sidonia era atribuible a algo más que a las malas comunicaciones: derivaba de una esencial falta de comprensión. Aquí el duque sí debía cargar con parte de la culpa, dado que la información necesaria llevaba mucho tiempo a su disposición. A mediados de mayo, Francesco Moresin había llegado a Lisboa con un informe de situación sobre los preparativos de Parma. Sus noticias no eran nada alentadoras: las pérdidas entre las tropas en los cuarteles de invierno habían reducido peligrosamente el número de los que podían embarcar; y la flotilla de Flandes contaba con pocas escoltas para las lanchas y barcazas de francobordo destinadas a transportar a las tropas. Perplejo, Medina Sidonia recurrió al rey en busca de consejo, aunque no recibió mucha ayuda. Felipe le contestó que los 10.000 soldados a bordo de la flota que él había destinado a reforzar las fuerzas de Parma una vez que desembarcaran en Inglaterra compensarían con mucho el reducido número de soldados en Flandes; y sencillamente ignoró la falta de embarcaciones de escolta, descargando la responsabilidad de despejar los mares directamente en Medina Sidonia. Los navíos de Parma, reiteró Felipe, no eran «de calidad que sin haber limpiado de enemigos aquel paso pueda él saliros a buscar más lejos, pues son bajeles de tránsito y no de pelea».[9]

Medina Sidonia, al parecer, olvidó, o no tuvo en cuenta, este hecho vital. El 10 de junio, cerca de Finisterre, esta errónea idea quedó revelada en una carta a Parma, en la que confirmaba que esperaba «me vaya a buscar vuestra excelencia», y prometiendo avisarle «en entrando en la costa de Inglaterra, dónde me hallo para que Vuestra excelencia pueda salir con su armada». Medina Sidonia envió incluso un patache extra «para que con ella vuestra excelencia

me avise el estado en que estuviere y cuándo podrá salir y dónde nos podremos juntar». Cuando leyó una copia de esta carta, el rey detectó de inmediato el error, y garabateó al margen: «Esto no podrá ser si él [Medina] no le asegura primero con la suya». Y de inmediato, disparó una angustiada protesta hacia el duque:

> No repito aquí lo que tantas veces se os ha dicho para cuándo os vieseis ahí, porque ni hay que añadir ni de vuestro celo se puede esperar menos que cumplir puntualmente lo que sabéis que es mi voluntad y enderezarlo todo al fin que se desea conseguir, teniendo en todo la buena correspondencia que pide el negocio con el Duque mi sobrino […] y pasado hasta aquel puesto y asegurado al Duque el tránsito, pues no son los navíos que tiene de calidad que sin haber limpiado de enemigos aquel paso pueda él saliros a buscar más lejos, pues son bajeles de tránsito y no de pelea, como lo habréis entendido de la respuesta que os daría a lo que en esta parte le enviasteis a decir con el dicho capitán Moresin.[10]

Al fin, el rey parecía haber reconocido el principal defecto del plan que había impuesto, pero Medina Sidonia todavía no. Cuando avistó la costa inglesa, volvió a informar de nuevo al rey erróneamente: «Lo que se pretende es que al punto que yo llegue, salga él [el duque de Parma] con su armada sin dar lugar a que yo le aguarde un momento, que en eso consiste todo el buen suceso de la jornada».[11]

En cuanto Parma recibió la carta de Medina Sidonia del 10 de junio, volvió a escribir una protesta más al rey: «Paréceme […] que el Duque […] da a entender de persuadirse que yo haya de salir a encontrarme con él con estos bajeles, que son cosas que no pueden ser […]. Tocante a mi ida a juntarme con él, echará muy bien de ver que con estos bajeles pequeños, rasos y chatos, y hechos para estas riberas y no para la mar» es imposible. Perspicaz pero inútilmente, Felipe anotó al margen de esta carta, recibida el 7 de agosto, el día antes de que el desastre golpeara su flota: «Plegue a Dios que no haya algún embarazo a esto».[12]

Parma se prepara

El duque de Parma no supo del retraso de la Armada en La Coruña hasta el 21 de julio —irónicamente, el día que volvió a emprender viaje—. Una semana antes, había enviado a Moresin en una segunda misión a Medina Sidonia, repitiendo su advertencia sobre la necesidad de que la Armada se hiciera con el dominio de las aguas de la costa flamenca antes de que él pudiera sacar con seguridad a sus fuerzas; pero una retorcida combinación de tormentas, naufragio y un

encuentro con la flota inglesa retrasó a Moresin y no pudo llegar a España hasta el 2 de agosto. De modo que la errónea idea de Medina Sidonia se mantuvo, y este continuó enviando a Parma inútiles cartas preguntándole dónde y cuándo tendría lugar el encuentro, hasta el mismo momento en que ancló en Calais.[13]

La tercera idea seriamente equivocada agravó las otros dos. Los comandantes de la Armada sin duda pensaban que solamente un puñado de barcos enemigos bloqueaban la costa flamenca. Al parecer, no se daban cuenta, a diferencia de Parma, de que los holandeses podían desplegar no solo una pequeña fuerza naval, sino también una considerable reserva de buques mercantes más grandes, de poco calado, capaces de transportar tanto soldados como artillería. La principal preocupación de Parma, por tanto, era mantener la flota holandesa dividida, dado que una vez que se reuniera junto a Dunkerque o Nieuwpoort podía confinar sus propios barcos en sus puertos.

Para evitar esta situación, el duque había adoptado tres estratagemas. En primer lugar, mantuvo a la mayoría de sus tropas a bastante distancia del litoral de Flandes, desplegadas de forma que daba la impresión de que podían estar preparándose para invadir Holanda o Zelanda. Segundo, el duque sembró deliberadamente la confusión desplazando de un lado a otro sus fuerzas de forma impredecible. El día que la Armada llegó a Calais, un oficial inglés en los Países Bajos avalaba el éxito de Parma en esto, al quejarse de que el duque:

> En estos dieciséis días, ha embarcado y desembarcado [sus tropas] con frecuencia, marchando a gran velocidad hacia Brabante y retirándose luego igual de deprisa, a veces dispersando sus regimientos en varias guarniciones y de repente volviendo a unir sus fuerzas […], teniendo a todos asustados […]. Porque, aunque el humo preocupa y ciega a todos, no se ha visto prender una chispa de fuego, y [seguimos] sin saber dónde se encenderá primero la llama.[14]

Parma completó el engaño dividiendo su flota invasora entre varios puertos. Unos 70 navíos, incluyendo su buque insignia de 400 toneladas y una galera de gran tamaño diseñada especialmente por un equipo de ocho carpinteros de ribera traídos de Italia, estaban en Amberes. Otra flotilla permanecía en Sluis, tomada por Parma el año anterior. El duque esperaba que los grandes barcos descendieran por el río Escalda desde Amberes, «liberar» la flotilla confinada en Sluis, y luego continuar hacia Nieuwpoort y Dunkerque para embarcar a las tropas de invasión; pero cuando personalmente llevó a cabo un reconocimiento de los estuarios y canales de la costa norte de Flandes,

observó que más de 100 barcos holandeses permanecían a la espera en el Escalda para frustrar precisamente esta maniobra. Por lo que, muy a su pesar, tuvo que concluir que ninguno de los barcos de Amberes podía llegar a salvo a Sluis por esta ruta.

Siempre ingenioso, el duque decidió, por tanto, dejar a los barcos más grandes donde estaban, a fin de tener controlados a los bloqueadores holandeses, y movió el resto hacia la costa a través de vías navegables interiores. Los zapadores iban por delante haciendo más profundos los canales y rompiendo algunos diques, a fin de aumentar el nivel y el flujo de agua, hasta que en marzo de 1588 todas las embarcaciones pequeñas de Amberes y otros puertos del Escalda se trasladaron a Gante. Al mismo tiempo, unos 200 marineros reclutados en Hamburgo y Lübeck llegaron por tierra para reforzar las tripulaciones a bordo de la flotilla.

Inevitablemente, los holandeses se percataron de estos movimientos y trataron de entorpecerlos. El 6 de marzo, un pequeño navío de Zelanda entró en el puerto de Dunkerque con la apariencia de transportar mantequilla y queso para las tropas allí congregadas. El puerto estaba «lleno de navíos por todas partes», lo que obligó al recién llegado a anclar a cierta distancia, de modo que cuando las bombas ocultas en su bodega explotaron esa noche, solamente alcanzaron a destruir dos de los barcos de Parma y causar graves daños en otros cinco, pero hicieron estallar todos los cristales de las ventanas del pueblo, lo que intensificó los temores españoles de que sus enemigos recurrirían al uso de «máquinas infernales».[15]

Cuando los holandeses colocaron otro escuadrón de bloqueo frente a Sluis, descartando cualquier posibilidad de encontrar salida también desde aquí, Parma volvió a poner a sus zapadores manos a la obra. Esta vez ahondaron los ríos y cavaron nuevos canales para unir Sluis con Nieuwpoort, trabajos que culminaron en un «corte» de nueve metros de ancho y casi dos de profundidad, abierto el 5 de abril. En ese momento, aunque los navíos más grandes y mejor armados una vez más se dejaron atrás, una gran cantidad de barcazas y otras embarcaciones de fondo plano sí pudieron llegar a Nieuwpoort.

Para junio de 1588, pese a las graves dificultades, 7 buques mercantes y 173 embarcaciones de fondo plano lograron entrar en el puerto de Nieuwpoort, preparados para coordinar sus actividades con los barcos de guerra y transportes de Dunkerque. Un espía inglés informó de que, aunque la mayoría de las embarcaciones eran «abiertas» y no contaban con defensas cuando fueran abordadas, ni tampoco llevaban artillería pesada, él las creía «preparadas, y la mayoría cargadas ya de vituallas». En cuanto recibió noticias de la

llegada de la Armada a Calais, Parma no solo comenzó a embarcar a sus tropas en ambos puertos flamencos, sino que además ordenó a los barcos que estaban en el Escalda que descendieran el río para echar de allí a más barcos de bloqueo holandeses. Además, «no permitía que ningún extraño […] se acercara a él, o viera su ejército y sus barcos, tapándoles los ojos con una venda».[16]

La compleja red de engaños del duque funcionó. Documentos holandeses de la época revelan un completo fracaso a la hora de adivinar las intenciones españolas. Algunos líderes de la República, consternados por la continuación de las conversaciones en Bourbourg y la ausencia de una batalla decisiva en el Canal, temían que la Armada atacara Vlissingen o Ámsterdam. A otros les preocupaba que incluso si la Armada desembarcaba tropas en Inglaterra, el ejército de Flandes pudiera aprovechar la distracción para lanzar un ataque sorpresa sobre una ciudad holandesa. El 12 de julio de 1588, con todo el ejército de Parma listo para zarpar de Dunkerque y Nieuwpoort en cualquier momento, Justino de Nassau, el almirante holandés a cargo del bloqueo de la costa flamenca, comandaba solamente 24 barcos. En cambio, 32 barcos navegaban cerca de Sluis, 135 bloqueaban el río Escalda y otros 100 hacían guardia más al norte, cerca de la desembocadura del Zuider Zee y del río Eems. Todas las sugerencias hechas por el gobierno federal holandés en el sentido de concentrar más barcos junto a la costa de Flandes encontraron una dura oposición por parte de los líderes políticos de Holanda y Zelanda que, todavía el 10 de agosto —dos días después de la batalla frente a Gravelinas— seguían temiendo que lo que Felipe pretendía en realidad era atacarlos a ellos. «Yo creo —señaló lord Henry Seymour— [que los holandeses] desean más vigilar su propia costa que la nuestra.» El almirante Howard fue más directo, a medida que iba acercándose a la flota española, comentó agriamente: «No hay barco ni de Vlissingen ni de Holanda en los mares».[17]

De modo que, pese a las posteriores acusaciones de no haber estado preparado, Parma consiguió en gran medida su objetivo vital: la sorpresa. Los holandeses no consiguieron adivinar lo que pretendían hacer, y sus fuerzas quedaron bastante dispersas. Tampoco lograron completar el bloqueo de Dunkerque. El duque consiguió enviar cuatro barcos el 1 de marzo de 1588, uno el 1 de mayo, tres el 7 de junio, uno el 30 y otro el 31 de julio, y lo mismo el 1 y el 2 de agosto, y tres el día 5 de agosto, mientras dos navíos de la Armada conseguían entrar en Dunkerque, avituallarse y volver a partir poco después. Tras leer un informe de todo esto, lord Burghley garabateó indignado al margen: «¿Para qué sirven Justino y sus barcos de Zelanda?».[18]

No obstante, concentrar un ejército de 27.000 hombres en los dos puertos designados, embarcarlos (junto con caballos, provisiones, armas y equipamiento) en las 270 embarcaciones concentradas allí, echar ambas flotillas a la mar, y luego unirlas en una sola fuerza, presentaba importantes desafíos logísticos. Parma estimó que completar la operación requeriría seis días. Por tanto, dado que no recibió la confirmación de la proximidad de la flota hasta el 6 de agosto, sus fuerzas no pudieron estar completamente listas hasta el día 12. Sin embargo, si ese día la Armada lo escoltaba a través del Canal y lo dejaba a salvo, podría estar desfilando por Londres en unos días.

Al principio, parecía que esto era posible. Por una parte, la flota inglesa tuvo la suerte de recuperarse de dos graves tropiezos. Primero, la decisión de Medina Sidonia «de anclar de repente» el 6 de agosto pilló a Howard por sorpresa. En un principio pensó que era una estratagema para lograr que los barcos ingleses, «con la pleamar, sean llevados a sotavento» de los españoles (un ardid que sin duda el propio Howard había probado), pero «esto no tardó en verse venir y ser evitado, llevando a nuestra flota a amarrar también a barlovento de ellos». Al día siguiente, la fuerte marea hizo que el White Bear y otros tres barcos colisionaran con el Ark Royal y se «enredaran todos entre sí, hasta el punto de producirse algunos daños por rotura de vergas y deterioro de algunos aparejos»; pero «gracias a Dios», ningún barco sufrió una verdadera «destrucción».[19] Por otro lado, M. de Gourdan, el gobernador católico francés de Calais, dio la bienvenida a la Armada. Permitió a un grupo de altos oficiales de la flota (incluido el veedor general don Jorge Manrique, el proveedor general Bernabé de Pedroso y el pagador general Juan de Huerta) desembarcar en la orilla y comprar agua, verdura fresca y otros alimentos. Una cadena de avitualladores empezó a ir y venir entre la Armada y la orilla.

Puede que fuera la cordialidad del recibimiento de Gourdan lo que convenció a los comandantes ingleses de que tenían que actuar sin demora. Gracias al escuadrón de Seymour, Howard tenía en ese momento a su mando unos 140 veleros, pero seguía preocupándole el hecho de que no fueran suficientes para imponerse. Por lo que él sabía, Parma podía estar ya embarcando sus fuerzas en Dunkerque. La supervivencia del Estado de los Tudor dependía de evitar que la Armada lograra llegar a ellos.

«¡Manden los brulotes!»

La mañana del 7 agosto, el Consejo de Guerra a bordo del Ark Royal resolvió lanzar un ataque con brulotes contra la Armada esa noche. Las condiciones eran perfectas. La flota española se hallaba toda

reunida y fondeada, y su comandante parecía no estar seguro de cuál sería su siguiente paso. A sotavento quedaban los bancos de arena de Flandes, entre los que podían navegar los barcos españoles. Y, sobre todo, desde el punto de vista inglés, la conjunción de las mareas vivas con los vientos que empezaron a arreciar de poniente podía llevar rápidamente a los brulotes hasta el corazón de la Armada (imagen 48).

Se prepararon ocho brulotes, con un coste (que posteriormente sería meticulosamente calculado por sus propietarios para reclamar su compensación) de 5.111 libras esterlinas y media. Como un eminente historiador naval comentó, «posiblemente, la inversión nacional más barata que ha hecho nunca este país». Mientras, uno de los barcos de Seymour avanzó desafiante hacia la fondeada Armada y lanzó una andanada. Los cañones de la galeaza San Lorenzo «le tornaron las gracias» y el intruso huyó; pero esta incursión dejó una profunda huella en los hombres que estaban a bordo de la Armada. «Notose mucho por el atrevimiento —escribió un oficial que iba en el Gran Grifón—, mas de nada hay que maravillar por traer los navíos muy buenos y muy ligeros para poder entrar y salir todas las veces que quisieren, lo cual nosotros no podíamos.»[20] Aún más importante, el espectáculo sirvió para distraer a los españoles mientras los hombres de Howard llenaban los ochos brulotes de combustible y ponían doble carga a sus cañones para que se dispararan espontáneamente cuando el fuego prendiera, lo que añadía una dimensión psicológica a la estratagema. Ningún español podía olvidar las terribles «máquinas infernales» de Federico Giambelli en Amberes (véase el capítulo 2), y todos sabían que el gran pirotécnico residía entonces en Inglaterra. Howard jugó deliberadamente con estos miedos, con la intención no tanto de destruir los barcos, como de crear confusión y pánico en toda la Armada. Luego, razonó, las fuerzas de la naturaleza, ayudadas por la flota inglesa, harían el resto.

Y así ocurrió. Medina Sidonia había previsto este ataque y, por tanto, se había preparado para él. Antes de que cayera la noche, puso una cortina protectora de pataches a barlovento de la Armada, con órdenes de enfrentarse y sacar de allí cualquier brulote que pudiera aproximarse. Cuando a medianoche llegó el ataque, dos brulotes fueron interceptados y arrastrados hacia la playa —un acto de gran heroísmo por parte de las tripulaciones de estos anónimos pataches—, pero los otros seis siguieron avanzando a toda velocidad hacia el medio de la Gran Flota. Medina Sidonia también había previsto esta eventualidad. Ordenó que todos los barcos de la retaguardia tuvieran preparados botes de remos con soldados a bordo y envió a oficiales del

Estado Mayor en falúas con órdenes de que, si un brulote se encontraba con algún navío en su camino, este levara anclas y se apartara hasta que pasara el peligro, tras lo cual debía volver a fondear.

Estas eran precauciones sensatas, que en otras circunstancias podrían haber funcionado. Los barcos ingleses que remolcaban los brulotes se dieron la vuelta en cuanto estuvieron a tiro del San Lorenzo, pero Howard había elegido un momento perfecto para lanzar su ataque. Con la corriente de la marea en dirección norte, a dos nudos o más, y un viento favorable, los brulotes solo tardaron quince minutos en llegar a la retaguardia de la Armada, con sus cañones precargados disparando en cuanto el calor los alcanzó. Según un jesuita que iba en la flota, Recalde instó a los barcos a «que no levasen, sino que mandasen embarcaciones de remos a trasladar el fuego, desviándolo con varas y palos largos; pero no tuvo efecto esto porque tenía Dios determinado otra cosa». La mayoría de los capitanes simplemente cortaron o reflotaron las cadenas de sus anclas y huyeron —según la estimación de un testigo, la Armada «dejando allí al pie de 300 anclas»— y las fuertes corrientes, combinadas con el creciente viento, hicieron casi imposible que pudieran recuperar sus posiciones y volver a fondear mientras esperaban a Parma. Aunque ningún barco de la Armada se incendió, de la noche a la mañana, la flota pasó de ser una fuerza de combate disciplinada y todavía formidable, a un grupo de barcos que se dispersaban en desbandada movidos por el pánico. Había perdido toda su cohesión, de la que dependía su eficacia y seguridad futuras.[21]

La cadena de mando perdió también temporalmente su cohesión. Cuando el príncipe de Ascoli llegó en una falúa junto al barco de Recalde, que ya estaba desplegando velas, y lanzó a gritos un llamamiento al almirante para que asistiera a una reunión del consejo en el buque insignia San Martín, Recalde le respondió gruñendo que «no era aquella hora para ir allá y salir de su galeón, y que su voto valía poco para nada». El príncipe replicó que «porque el suyo no valía, se había salido, y por la confusión que había en el galeón San Martín capitana». El capitán Vanegas confirmó esta impresión, afirmando que «no faltó quien» (¿tal vez Diego Flores?) «aconsejase al Duque se saliese de la capitana para escapar su persona, porque las naos de los fuegos venían cerca y la artillería de ellos le podría hacer daño por no poder la real virar, que había navíos barloados en el paso. Al Duque no le pareció honroso aquel consejo». De modo que Medina Sidonia se quedó donde estaba.[22]

El día de las decisiones

En ese momento, Medina Sidonia tuvo claro qué hacer: declaró que «moriría muchas veces si tantas vidas tuviera por lo que tocaba a su honra». Al parecer, solo atravesó un instante de duda. Según un relato posterior, cuando el duque se encontró junto al buque insignia del escuadrón guipuzcoano, interpeló al comandante: «Señor Oquendo, ¿qué haremos, que somos perdidos?». La sarcástica respuesta fue: «Dígalo Diego Flores —y añadió—: yo voy a pelear y morir como bueno; mándeme vuestra excelencia amunicionar de balas». Esto reforzó la resolución de Medina Sidonia. Otros relatos de la batalla contados por supervivientes españoles reflejaron que la llegada del San Martín los había salvado porque «la armada de Inglaterra […] viendo la honrada determinación del Duque, amainó todas las velas por no osar abordar nuestra capitana real».[23]

Cuando amaneció, Medina Sidonia disparó tres cañones para llamar al resto de la flota a unirse a él, pero, según Stukeley, «hicieron lo mismo algunas que estaban cerca de la capitana, pero el resto de la armada no lo hizo». No obstante, «algunas naves» fueron formando gradualmente un desigual pero decidido escudo protector de los barcos más vulnerables que tenían tras ellos. Sir William Winter, alardeando de sus treinta años de experiencia en el mando naval, comentó esta maniobra táctica por primera vez con la distancia del interés profesional. «Iban en formación de media luna —escribió Winter—, y su almirante y vicealmirante, en medio […]. A cada lado, en las alas, iban sus galeazas, armadas de Portugal, y otros buenos barcos, hasta un total de dieciséis en un ala, que parecía ser en la que iban sus principales naves.» Se trataba de la vieja formación defensiva de los cuernos de cola, esta vez compuesta casi exclusivamente de los apagafuegos, que entonces se convirtieron en el objetivo de un bombardeo naval sin precedentes que destruiría tres barcos y dejaría inutilizados a muchos de los restantes.[24]

La flota inglesa había permanecido prudentemente anclada durante toda la noche, pero entre las siete y las ocho de la mañana del 8 de agosto, los escuadrones bajo el mando de Drake y Hawkins apuntaron al lado izquierdo de la retaguardia española. Un escuadrón se dirigió hacia Recalde, en el San Juan, apoyado por Pimentel, en el San Mateo, don Francisco de Toledo en el San Felipe y el vizcaíno María Juan; el otro escuadrón se lanzó al ataque del buque insignia, apoyado por el marqués de Peñafiel en el San Marcos y por Oquendo en el Santa Ana. Luego, entre las nueve y las diez, un tercer escuadrón inglés comandado por Seymour y Winter atacó el lado derecho de retaguardia, donde estaban Diego Enríquez en el San Juan Menor, Leyva en el Rata Encoronada, Bertendona en el Regazona, Diego

Téllez Enríquez en el San Juan de Sicilia y puede que también Alonso de Luzón en el Trinidad Valencera (las fuentes llegadas hasta nosotros son ambiguas). Solo el lord almirante Howard estuvo ausente del ataque general, debido a que su atención se había desviado hacia otro lugar.

En la confusión que siguió al ataque del brulote contra la galeaza capitana de Moncada, el San Lorenzo, que había sido lento a la hora de levar anclas, había chocado contra el enorme Rata Encoronada de Leyva, recibiendo graves daños en su popa y la rotura del timón, lo que hacía imposible su manejo. Al ver aproximarse los brulotes, muchos de sus soldados escaparon subiendo por las cuerdas lanzadas desde el Rata Encoronada, en tanto que «comenzaron los forzados y soldados […] a tristes y lamentables voces a amartillar los grillos y cadenas con fin y deseo de soltarse y de arrojarse a la mar, anticipando la muerte del fuego la del agua». Todo esto pareció dejar desorientado a Moncada. Con los ingleses echándosele encima, y la Armada en franca retirada, trató de gobernar la galeaza usando solamente los remos, con la esperanza de que la marea la llevara hacia Dunkerque. Rechazó la oferta de dos barcos franceses de remolcarlo (¡a un alto precio!) al neutral Calais, pero el San Lorenzo encalló en un banco de arena justo a la entrada del puerto, y escoró cuando la marea empezó a bajar, lo que hizo que ya no pudiera desplegar sus grandes cañones (imagen 49).[25]

Howard no podía permitirse dejar un navío tan poderoso tras él, pero dado que el gran calado del Ark Royal le impedía acercarse mucho, envió un grupo de asalto en los botes de su barco para capturarlo. Tras una feroz lucha cuerpo a cuerpo, durante la cual Moncada murió por un balazo en los sesos, unos 100 ingleses abordaron y saquearon el San Lorenzo. A un sacerdote jesuita que había permanecido a bordo le «golpearon muchas veces y le pasaron la mano por la coronilla, llamándole papista y quitándole la ropa». El cura solo pudo escapar cuando los ingleses desviaron su atención para centrarse en desvalijar a su presa. El desenfreno solo terminó cuando arremetieron contra una partida de abordaje francesa y el gobernador Gourdan amenazó con usar los cañones de Calais para hacer volar por los aires la galeaza y a todos los que estuvieran en ella, a menos que los ingleses se retiraran de inmediato. Para entonces, Howard estaba seguro de que la galeaza nunca llegaría hasta Parma, y puso su escuadrón rumbo a la fiera batalla que ya llevaba tres horas librándose al borde de los bancos de arena de la costa entre Gravelinas y Ostende.[26]

Resulta difícil determinar qué ocurrió a continuación y en qué

orden. En palabras de un testigo, él sabía lo que le había pasado a su propio barco, «por el mucho humo no pudo descubrir desde la gavia lo que pasaba» a los otros; de modo que, pese a que han sobrevivido muchos relatos de primera mano, a veces estos se contradicen entre sí. No obstante, sí podemos identificar tres rasgos que hicieron de esta batalla algo radicalmente diferente a ninguna anterior. En primer lugar, la superioridad naval de los galeones ingleses impresionó a todos. Según un oficial del Estado Mayor a bordo del San Martín, los barcos de sus adversarios «son sin duda mejores que cuántos de España pueden salir» —sobre todo, eran «todos navíos ligeros más que galeras y más revueltos que un caballo muy bien arrendado»—. El capitán de un navío perteneciente al escuadrón de Castilla coincidía: los galeones ingleses eran «los mejores que yo he visto en mi vida de bien artillados y veleros; el más ruin de vela era que sin vela mayor ni de gavia andaba mucho y mucho más que el mejor de vela nuestro». Esto proporcionaba una ventaja decisiva en el posterior intercambio de fuego.[27]

En segundo lugar, gran parte de ese intercambio de fuego tuvo lugar a muy corta distancia. Pedro Coco Calderón, a bordo de la urca San Salvador, uno de los apagafuegos, informó de que cuando don Francisco de Toledo, al mando del galeón portugués San Felipe, vio que el bombardeo inglés:

> le habían llevado la cubierta primera y rompídole ambas las bombas y desenjarciándole, mandó echar garfios y que abordasen con cualquier navío, llamando a los enemigos viniesen a las manos. Ellos respondían que se rindiesen a buena guerra, y un inglés desde la gavia con una espada y rodela les decía: «Ea, buenos soldados, daos a la buena guerra, que os la haremos». Y un mosquetero, en lugar de respuesta, con un balazo le echó abajo a vista de todos; y tras esto el maestre de campo [Toledo] mando disparar la mosquetería y arcabucería, lo que por los enemigos visto, se retiraron, y los nuestros llamándolos cobardes, intimando con palabras feas su ánimo, llamándoles gallinas, luteranos y que volviesen a la batalla.

El San Mateo, un galeón portugués que había desempeñado un papel heroico en la batalla de las Azores en 1582, vivió un enfrentamiento aún más de cerca con diez galeones ingleses, «y de de uno de ellos saltó dentro un inglés, algo bajo, de color moreno, al cual los nuestros le hicieron pedazos».[28]

La tercera novedad de la acción del 8 de agosto fue la capacidad de los buques de guerra ingleses para usar sus pesados cañones para infligir daños muy graves. Al parecer, adoptaron las tácticas utilizadas contra el Gran Grifón cinco días atrás: un grupo de barcos se dirigía

contra un navío aislado y luego iban maniobrando secuencialmente, descargando sus cañones desde su proa, costados y popa, y haciéndolo a gran velocidad y a corta distancia: «Los cuales disparaban su artillería como nosotros la mosquetería», comentó Vanegas con amargura. Winter coincidía: «[El 8 de agosto] desde mi barco se dispararon 500 balas de medio cañón, culebrina y media culebrina; y cuando más lejos estuve a la hora de descargar cualquiera de ellas, estaba a tiro de sus arcabuces y, la mayoría de las veces, a una distancia desde la que nos podíamos oír» (lo cual, en medio del fragor de la batalla, debía ser, en efecto, muy cerca). Muchos españoles dieron testimonio de las devastadoras consecuencias. El padre De la Torre, a bordo del San Martín, relató que «eran tantos los balazos que venían lloviendo sobre nosotros que, de uno, nos pasaron el árbol de la mesana de una parte a otra y, de otro balazo, nos llevó medio cabrestante. Otro vino que llegó de popa a proa». Vanegas registró «en el cuerpo del navío y árboles y velas 107 golpes de cañón, que bastaban para deshacer un peñón». Según un jesuita portugués que iba a bordo del San Martín: «A la capitana cogieron casi a solas, que estaba ya muy adelante, y le dieron tantos balazos que fue maravilla no echarla a fondo. Hubo bala que pesó 50 libras, y con ser él galeón que tiene siete costados, lo pasaban de banda a banda». Solo los esfuerzos heroicos de dos buceadores desnudos, utilizando estopa y parches de plomo, pudieron contener el agua que entraba a raudales en el casco a causa de las balas que habían impactado por debajo de la línea de flotación. El buque insignia solo pudo regresar a España gracias a tres grandes calabrotes que se ataron alrededor del casco.[29]

El San Mateo de Pimentel no tuvo tanta suerte. Bombardeado durante cuatro horas por treinta barcos de guerra ingleses, daba mucha lástima verlo porque estaba «pasado de balazos como una criba». Además, el retroceso de sus propios cañones, amarrados directamente a los bastidores del casco, «despedazaron su estructura interna». Cuando el barco empezó a resquebrajarse, «envió don Diego Pimentel a pedir patajes a el Duque y un buzo para ver si podía estancar el agua», y también un piloto. Medina Sidonia satisfizo su petición, y ordenó además a algunos barcos que rescataran a los hombres a bordo del San Mateo, «pero por ser ya tarde y los mares muy grandes, no pudieron llegar al San Mateo, solamente lo vieron de lejos, que parecía irse a Zelanda». Pimentel se negó a abandonar su barco, y el viento y la marea lo arrastraron hasta la costa de Flandes.[30]

Mientras, 12 buques de guerra se emplearon a fondo contra el San Felipe. Destruyeron el aparejo y el timón, derribaron el trinquete y

(según Coco Calderón) «le descabalgaron cinco piezas de la banda de estribor, y un artillero italiano, que después murió de un balazo, clavó una pieza grande que venía a la popa» (de ser cierto, un clamoroso acto de sabotaje). A las siete de la tarde, don Francisco de Toledo «tiró dos piezas para que le socorriesen, y la urca Doncella le socorrió porque se iba a pique, en la que se embarcaron 300 hombres». Uno de los capitanes de infantería sobre la Doncella le dijo a Toledo «que la urca se iba a fondo; y así respondió el maestre de campo que para anegarse allí era mejor en su galeón, y así se pasaron entrambos» al San Felipe.[31]

Recalde culpó a Medina Sidonia de lo ocurrido a continuación. En su diario se quejaba de que todo el mundo había visto a la flota del enemigo machacando a los dos galeones, «y viéndolos de esta manera, ni la capitana ni ninguna de las demás naos los socorrían; y queriéndolo hacer el almirante general, le envió a decir el Duque que siguiese su derrota y que no se empeñase por nadie, que fue harta lástima para él y a todos los demás».[32]

Al amanecer del 9 de agosto, el San Felipe se encontraba encallado en las poco profundas aguas de la costa entre Nieuwpoort y Ostende, y, aunque Toledo y sus hombres llegaron sanos y salvos a la orilla, los holandeses enviaron barcos a tomar posesión de lo que quedaba del navío. Entretanto, tres barcos de guerra procedentes de Vlissingen, llenos de soldados ingleses, se echaron encima del San Mateo. Como este había perdido su palo mayor y tenía otras velas dañadas, los hombres que iban a bordo no tuvieron posibilidad de escape, si bien lucharon durante dos horas más y consiguieron matar a varios de sus asaltantes. Finalmente, Pimentel se rindió, «para preservar sus vidas». No obstante, enfurecidos sin duda por la muerte de sus camaradas, en cuanto estuvieron a bordo todos aquellos a los que los ingleses «pudieron echar mano fueron lanzados por la borda, asesinados o heridos». Al final, «de los 457 que había en el barco cuando salieron de España, no llegaron a tierra más que 127; y los pobres lo hicieron tan malheridos que el gobernador [de Vlissingen] envió a 60 de ellos a Flandes para que dieran noticia al príncipe de Parma de lo que había sido del resto».[33]

Los ingleses infligieron graves daños estructurales a varios barcos más. Según un artillero a bordo del San Juan de Sicilia:

> […] la rodeó una escuadra de bajeles enemigos y le tiraron de cañonazos tan fuertemente que la despojaron totalmente […] por los muchos impactos que de lo alto a lo bajo y de la popa a la proa habían recibido, y bajo el agua y en partes que con dificultad se podían remediar […] quedó tan destrozada y batida a cañonazos, que con dificultad y trabajo podía ir avante.[34]

El Santa María de la Rosa también sufrió importantes daños bajo la línea de flotación; y los causados en el casco del Rata Encoronada y del Gran Grifón fueron tan graves que al final sus tripulaciones tuvieron que llevarlos a tierra. El buque insignia de Oquendo, el Santa Ana, «viene abierto de balazos, de suerte que de noche y de día se da a la bomba, son parar a dos manos». El San Pedro (Castilla), el barco de Francisco de Cuéllar, «recibió mucho daño con muchas balas muy gruesas que el enemigo metió en él por muchas partes».[35]

Pese al intenso bombardeo, solo un barco español se hundió durante la batalla: el vizcaíno María Juan. Cercado y cañoneado por los barcos ingleses, y mientras su capitán «negociaba la rendición» con sus asaltantes, «antes de que pudieran ponerse de acuerdo en ciertas condiciones, [el barco] se hundió en ese momento ante sus ojos». De los casi 300 hombres a bordo, solo sobrevivió una barcaza.

Las pérdidas humanas a bordo de muchos otros barcos también fueron altas —Vanegas estimó las bajas totales de la Armada en la batalla frente a Gravelinas en 600 muertos y 800 heridos—, pero posiblemente la pérdida más grave fue de carácter estratégico. Como sir Francis Drake se regodeaba en una carta a Walsingham: «Dios nos ha dado tan buen día en forzar al enemigo a desviarse tanto a sotavento que, Dios mediante, el príncipe de Parma y el duque de [Medina] Sidonia tardarán más de unos pocos días en darse la mano; y, si es que alguna vez llegan a dársela, creo que ninguno de los dos celebrará mucho el resultado de este día».[36]

La acción fue decayendo entre las cuatro y las cinco de la tarde, al parecer porque la munición inglesa comenzó a escasear, pero los españoles se enfrentaron entonces a otra amenaza. Para escapar debían navegar, sin pilotos ni cartas náuticas adecuadas, en dirección a las poco profundas aguas del litoral flamenco. A bordo del buque insignia:

> Halláronse nuestros pilotos muy cerca de los bancos, y envió patajes [a] avisar a la armada que procurasen apartarse de la costa de Flandes e irle aguardando. Los enemigos, aunque hicieron muestra de embestir nuestra capitana y las pocas naves que estaban con ella, entiéndese que no lo hicieron por vernos ir sobre los bancos, porque como fue entrando y durando el viento dijeron los pilotos a el Duque que si no cesaba presto el viento era imposible salvarse nave de la armada.

Los pilotos no exageraban: en ese momento, el Trinidad Escala «se

halló en seis brazas de fondo habiendo menester cinco». Según el padre De la Torre: «Apenas hubo hombre que aquella noche durmiese. Todos íbamos pensando cuándo habíamos de dar en un banco» de arena. De modo que los hombres estuvieron rezando o pidiendo a la Virgen que los salvara, mientras los capellanes los oían en confesión, hasta que al amanecer vieron que sus plegarias habían sido escuchadas. «Estando en esta apretura, quiso Dios que comenzó a mejorarse el viento y fue saliendo el armada de los bancos la vuelta del Norte» lejos de los bancos de arena. Vanegas, sin duda, no estaba solo cuando escribió que «sacar toda la armada a la Mar del Norte, mar ancha, sin peligrar ningún bajel habiéndose hallado en tan pocas brazas […] parece milagro, como cierto lo fue».[37]

Aunque el milagro permitió que el duque pudiera volver a reunir a sus barcos, la Armada ya no tenía un objetivo por el que luchar. Como Leyva escribiría a Recalde poco después: «Quién duda de que antes que viésemos esta desventura, conocimos lo mal que era entrar en el Canal». Recalde se mostró de acuerdo: «Pues en saliendo al mar de Flandes era acabada la cosa». ¿Qué hacer ahora?[38]

CAPÍTULO 14

«Dios sopló y se dispersaron»

La Armada (casi) se rinde

El 9 de agosto de 1588, al amanecer, William Stukeley vio desde el buque insignia de la flota española «solas seis naves y las demás una legua de allí. La armada inglesa, como había seguido nuestro fanal, pareció cerca de la capitana». El aparentemente milagroso cambio del viento en dirección suroeste permitió a la Armada apartarse de los «bancos de Flandes» y entrar en el mar del Norte, pero ya perdida su cohesión (imagen 50).[1]

El duque y sus oficiales tomaron confesión y se prepararon para continuar luchando. El San Martín disparó tres salvas de cañón como señal para congregar al resto de la flota. Para indignación y vergüenza de Medina Sidonia, esto no provocó respuesta alguna, por lo que envió a uno de sus oficiales a reunir a los pusilánimes capitanes. Veinte de ellos fueron llevados al alcázar del barco, donde, según dejó escrito el padre De la Torre, mantuvieron este sombrío diálogo:

Preguntó el duque «si habían oído las piezas».

Respondieron que sí.

«Pues ¿cómo no aguardáis?»

Dijeron: «Creíamos que era perdida la capitana y que disparaba en que nos pusiésemos en cobro».

Tras una breve pausa, el duque emitió lacónicamente su veredicto: «Pues ahorquen al traidor», dijo. «Y así luego le ahorcaron de una entena y le pasearon por la armada», a don Cristóbal de Ávila, capitán de la urca Santa Bárbara y vecino de Medina Sidonia en Sanlúcar.[2]

Al final, Medina Sidonia se ablandó y solo don Cristóbal fue ahorcado. Otro de los infractores, el capitán Francisco de Cuéllar, del San Pedro (escuadra de Castilla), fue librado de la pena de muerte, pero «le echaron de la nao a galeras» bajo la custodia de don Martín de Aranda, Auditor General de la flota, a bordo del Lavia. El duque degradó a varios capitanes más por cobardía, y al día siguiente mandó a algunos de sus oficiales a visitar todos los barcos para advertir a sus capitanes de que, en el futuro, «los habían de ahorcar si no aguardase».[3]

Convenientemente disciplinada, a las once de la mañana la Armada ya se había vuelto a desplegar en formación de combate; pero

los ingleses mantenían la distancia y, más avanzado el día, el duque recogió velas y disparó una salva de cañón para convocar al Consejo de Guerra. Cuando subieron a bordo del San Martín, los altos oficiales debieron de notar muchas diferencias respecto a su anterior visita del 29 de julio —las velas agujereadas por los disparos, las vigas astilladas, palos y jarcia tirados por la cubierta y manchas de sangre por todas partes—. La composición del Consejo también era distinta. De los que apenas once días antes había respaldado la decisión de continuar avanzando por el Canal a toda la velocidad posible, solo Bertendona, Gómez de Medina, Leyva, Ojeda y Oquendo se sentaron con Diego Flores, Bobadilla y el duque. El resto estuvo ausente. Los ingleses habían matado a Moncada y capturado a don Pedro de Valdés; el príncipe de Ascoli, Marolín de Juan (piloto mayor), don Jorge Manrique (veedor general), Bernabé de Pedroso (proveedor general) así como Hierónimo de Arceo (el secretario del duque) estaban todos varados en tierra. Incluso Recalde se negó a asistir cuando el duque envió una falúa a recogerlo porque se sintió «mohíno de ver el poco valor de todos, y la confusión de aquella nave, y que su voto en algunas de las demás juntas no fue de momento». A la segunda convocatoria del duque sí obedeció, pero con gran renuencia.[4]

Una vez que sus principales oficiales habían tomado asiento en su gran camarote, el duque resumió los graves problemas a los que en ese momento se enfrentaban: «Que a la armada se le habían acabado las municiones por las muchas que gastó en pelear cinco días, cosa raras veces vista, y que los marineros y artilleros, que era la gente más necesaria, habían muerto y herido muchos, y que los galeones y navíos más graves estaban muy maltratados de cañonazos, y que en todas aquellas costas no había a donde poder entrar a repararse o a esperar a el duque de Parma». El duque preguntó a sus oficiales si, teniendo todo esto en mente, ¿debía la Armada volver luego y realizar otro intento de «darse la mano» con Parma? ¿Debía buscar un puerto seguro en el norte de Alemania o en Noruega en el que recomponerse y regresar a la primavera siguiente? ¿Debía emprender a toda prisa la vuelta a España, ahora prácticamente sin defensas navales, pasando por el norte de Gran Bretaña? ¿O debía rendirse a los ingleses?[5]

No cabe duda de que el Consejo debatió sobre esta sorprendente última opción. Pocos días después, Leyva se quejó a Recalde, refiriéndose al duque y sus asesores a bordo del buque insignia: «No nos han dado cuenta de nada hasta después de determinado; si nos llamaron a consejo sino *cuando trataban de enviar a tratar de partidos a los enemigos como rendidos*». Otras fuentes recopiladas más adelante

decían lo mismo. Según el capitán Vanegas, a bordo del San Martín, aunque tal vez no estuviera presente en la reunión del Consejo, le «aconsejaban al Duque que, si quería salir con la vida, *tratase de paz con el enemigo*».

> [Pero] respondió el Duque que tenía esperanza en Nuestro Señor y en su gloriosa Madre que le sacaría a puerto de salvamento y, cuando su voluntad fuese otra, no se había de decir de él lo contrario de sus antepasados; y aunque se lo pusieron en caso de conciencia no dejase perder tantas ánimas anegadas, no quiso darles oído, y antes bien mandó que en ello no se le hablase más.

Bobadilla apoyó la resolución del duque con un vehemente discurso: «Que aquel día era de morir peleando como lo habían hecho en servicio de sus Reyes todos los de su casa y linaje», y añadió «que así era mejor morir honradamente peleando que viendo venir en manos de aquellos pérfidos y enemigos herejes».[6]

Leyva y Recalde se mostraron de acuerdo, argumentando enfáticamente: «Vuestra merced y yo fuimos de parecer que volviésemos a la Canal y que allí acabásemos o ejecutásemos lo que nuestro Rey nos mandaba», convenciendo aparentemente a sus colegas. Según el diario de campaña del duque, el Consejo decidió unánimemente que, si el viento lo permitía, la Armada debía dar la vuelta, atacar la flota inglesa y regresar al Canal para llevar a cabo un segundo intento de recoger a Parma e invadir Inglaterra. Solo si el viento resultaba contrario, se intentaría el largo regreso a España por el norte de Gran Bretaña —«en este viaje de Magallanes», como Leyva irónicamente lo denominó—. Los oficiales regresaron, pues, a sus barcos a esperar un viento favorable.[7]

No esperaron mucho tiempo. Al día siguiente, tal vez presionados de nuevo por Diego Flores, el duque ordenó a la Armada la huida a toda prisa. «Miércoles a 10 de agosto —anotó Recalde—, se publicó la vuelta a España por toda la Armada.» Además, «el Duque dio orden en toda ella para que acortasen las raciones a media libra de bizcocho y medio cuartillo de vino y un cuartillo de agua a cada persona por día, porque no faltasen los bastimentos por causa de la navegación larga». Se trataba de una medida de extrema importancia porque, incluso aunque toda la comida a bordo fuera comestible —y gran parte, claramente, no lo era—, lo dispuesto equivalía a una ingesta diaria de menos de mil calorías, lo que apenas era suficiente para mantenerse con vida, y mucho menos sanos, durante un largo periodo de tiempo.[8]

Recalde estaba furioso, y escribió al duque al día siguiente diciéndole: «La resolución cierto fue terrible, pero [tengo] esperanza

en Dios que nos ha de volver a España». Esto ya fue demasiado para Medina Sidonia. Pese a que casi siempre se mostraba cortés, esta vez devolvió la nota de Recalde añadiendo, de su puño y letra, el cortante comentario: «No se pudo hacer otra cosa por las causas que parecieron al consejo en que vuestra merced se halló».[9]

Tal vez la fatiga explique la irritación del duque: más adelante afirmaría que «ha treinta y un días que no duermo sueño de día ni de noche». Muchos otros a bordo de los barcos de la Armada también se quejaban de agotamiento. Un grupo de prisioneros capturado el 8 de agosto insistió en que «los ingleses los habían bombardeado tanto que no habían podido descansar nada en cuatro o cinco días»; y cuando fue relevado de su mando, el capitán Cuéllar se quejó de que «había diez días que no dormía ni paraba por acudir a lo que me era necesario». Los hombres a bordo ya tenían, además, hambre. Un jesuita que iba a bordo del galeón portugués Santiago comentaba: «El día de la batalla no tuvimos tiempo para comer, tal fue la furia del combate y la dificultad de movimientos».[10]

Los ánimos se hundieron más aún cuando la Armada puso rumbo norte. Un superviviente a bordo del Gran Grifón contaba que todos estaban «bien tristes, de manera que nadie se hablaba, ni aun el Duque respondía aunque le llegásemos a saludar». Según Cuéllar, «el Duque estaba en aquella sazón retirado y muy triste, y que no quería que nadie le hablase». Recalde, al parecer, se retiró a su camarote y no salió en tres semanas.[11]

Las flotas se retiran

No mucho después de que Medina Sidonia hubiera convocado a su Consejo para debatir sobre qué debía hacer su flota a continuación, Howard hizo también lo propio. Sobre las tres de la tarde del 9 de agosto, el lord almirante «lanzó un disparo de aviso e izó una bandera de Consejo». Él y sus comandantes estuvieron de acuerdo en que probablemente la Armada no buscaría refugio en los puertos de Alemania o Noruega, «un lugar muy peligroso para barcos tan grandes y en tal número». También pensaron que los españoles continuarían navegando rumbo norte y «no se atreverían a fondear por miedo a una estratagema como la última que se había usado» (es decir, un segundo ataque con brulotes, y Howard, de hecho, había preparado barcos para ese propósito). En todo caso, sin las anclas abandonadas junto a Calais, el Consejo estaba seguro de que sus adversarios «estarían totalmente perdidos» si intentaban encontrar refugio en un puerto escocés. Más bien, predecían que la Armada «trataría de girar por la parte norte de Escocia, y emprender la vuelta a su país por ese

camino». De modo que decidieron que el escuadrón de Seymour partiría ese anochecer «a fin de que con la luz del crepúsculo el enemigo no pudiera verlo», y luego «protegería la embocadura del Támesis de cualquier posible intento por parte del duque de Parma».

Al día siguiente, Howard instó a sus principales capitanes a ratificar esta controvertida decisión, y estos firmaron una declaración jurada por la que se comprometían a perseguir a la Armada hasta que llegara a la altura del estuario del Forth, pero no más allá, debido a «nuestra falta de vituallas y municiones». De otro modo, expresaba jactanciosamente el documento, «los perseguiríamos hasta donde ellos se atrevan a llegar». Iban de farol. Como Howard admitió en privado: «Adoptamos una actitud jactanciosa y nos dispusimos a perseguirlos como si no nos faltara nada». De hecho, les faltaba de todo: sus almacenes de municiones estaban vacíos y los hombres muriendo de hambre. Muchos de ellos, mortalmente heridos.[12]

Afortunadamente para los ingleses, sus adversarios no sabían nada de esto y, durante los siguientes dos días, las dos flotas interpretaron una cautelosa danza. Como Recalde comentó con una mezcla de asombro y frustración: «Anduvo la armada del enemigo a obra de una legua de nosotros con mucha bizarría, como lo hiciera cualquiera que andando él siempre huyendo nos hacía huir, y para que esto se vea bien, cada y cuando que cuatro o seis naos de las nuestras volvían la proa a su armada, la volvían ellos a huir». Para cuando llegaron al estuario del Forth, la situación a bordo de la flota inglesa ya era desesperada. Según algunos relatos Howard «se vio obligado a comer alubias» y algunos otros a beberse su orina. Sobre el mediodía del 12 de agosto, Howard escenificó un último y grandilocuente alarde: puso a su flota en formación de batalla, «lanzando una gran descarga de artillería en señal de alegría», y a continuación condujo sus barcos de vuelta al Canal.[13]

Uno detrás de otro, los barcos de la Armada empezaron entonces a dar cuenta de dificultades para mantenerse dentro del cuerpo principal de la flota. El Lavia estaba sin cebadera y sin gavia; al San Juan de Sicilia y al Trinidad Valencera les quedaban pocas velas que desplegar. El 10 de agosto, se rompió el mástil de la cebadera de un otro navío de la escuadra de Levante a consecuencia de un choque con un galeón portugués, que también sufrió daños. Recalde era partidario de parar toda la flota a fin de dar tiempo a los barcos dañados, porque «este enemigo no nos quiere con sangre», sino «hacernos la puente de plata». El duque se negó. Aunque era característico en él culparse a sí mismo de todos los reveses —«Sea Nuestro Señor bendito que parece que nos castiga por sólo pecados míos, a que todo lo atribuyo»—, se

mantuvo firme en su decisión de regresar a España lo más rápidamente posible. Esperaba que «plegue a Nuestro Señor que la falta de bastimentos y agua no nos acabe en el viaje pues es tan largo y peligroso. Ayúdenos Nuestro Señor por su gran misericordia como Él sólo lo puede, pues no veo ningún remedio humano en lo que tenemos entre manos».[14]

Recalde y Leyva seguían temiéndose lo peor. Al primero le preocupaba que sus enemigos pudieran «volver y rehacerse y esperar en el cabo de Finisterre a esta armada para acabarla, que seguirnos». Leyva discrepaba, pues creía «que no irá tampoco a Finisterre», pero «más le esperaría en el paraje de Irlanda, donde quiera me pesará de verle, según vamos alumbrados, que nunca tal pensé». A los pocos días, Leyva era aún más pesimista. «Si truena una noche —le dijo a Recalde con tristeza—, se ha de huir esta armada pensando que es la del enemigo que nos come. Dios nos ayude y nos libre de estos Colones y Magallanes.»[15]

Los «Colones y Magallanes» —esto es, Medina Sidonia y su equipo, encabezado por Diego Flores de Valdés— se mantuvieron, no obstante, firmes. El 13 de agosto ordenaron que las mulas y caballos fueran lanzados por la borda para ahorrar agua (bebían más agua de lo que valía su carne). También se dieron instrucciones para el viaje de vuelta a casa. «La ruta que primero ha de seguirse es la norte-norte-este, hasta que os encontréis por debajo de los sesenta y un grados»; luego, la oeste-sur-oeste hasta una latitud de cincuenta y ocho grados (en algún punto al oeste de Rockall); y a partir de ahí, la suroeste hasta los cincuenta y tres grados (más o menos a la altura de Galway), prestando «gran atención a no acabar en la isla de Irlanda, por miedo al daño que podéis sufrir en esa costa». Desde ahí debían poner finalmente rumbo sureste hacia los puertos del norte de España. Dos días después, el duque dio órdenes de que todos los barcos fueran a toda vela: los que no pudieran mantener el ritmo tendrían que apañárselas solos. Recalde pidió permiso para quedarse «con las naos más mancas para hacerles compañía», pero el duque respondió «diciendo que metiese velas y le siguiese; y así lo hizo».[16]

En 1588 muchos marineros estaban familiarizados con la ruta hacia España escogida por Medina Sidonia y Flores. En 1540, Jacobo V de Escocia había conducido a su flota de guerra desde el Forth, pasando por las islas Orcadas y las islas del Oeste en dirección al Clyde; y, ocho años más tarde, una flota francesa de seis buques de guerra y cuatro galeras siguió la misma ruta para ir a rescatar a la joven María Estuardo, reina de Escocia, a la que llevaron sana y salva de Dumbarton a Bretaña. El piloto mayor del rey Jacobo confeccionó

una «hoja de ruta» en la que mostraba el mejor itinerario; y el piloto mayor de la expedición francesa de 1548, Nicolas de Nicolay, señor de Arfeville, la mejoró, y en 1583 publicó un mapa y una hoja de ruta donde explicaba con detalle cómo circunnavegar Escocia. Aunque al parecer los comandantes de la Armada ignoraban el inestimable trabajo de Nicolay, muchos oficiales a bordo de las urcas del Báltico debían de conocer la ruta de la Armada, porque los barcos mercantes que navegaban desde la bahía de Dinamarca hasta España a menudo seguían ese camino. Las islas del Norte normalmente podían rodearse sin gran dificultad en otoño, con la ayuda del «Helm Wind» que sopla del noreste, causado por las altas presiones en la Noruega ártica, y luego los barcos podían avanzar hacia el sur, incluso contra el viento dominante, tomando una serie de largas bordadas.

Lo que carecían los barcos de Medina Sidonia era tanto cartas de navegación adecuadas como pilotos conocedores del Atlántico Norte. La costa oeste de Irlanda seguía siendo tierra incógnita para la mayoría de los marineros, salvo los locales y los que habían llevado a cabo un reconocimiento en persona (como había hecho Recalde en 1580). Las detalladas cartas de Waghenaer que se incluyen en su *Espejo de navegantes*, y sirvieron de base para los cartógrafos de Medina Sidonia en Lisboa, no llegaban más allá del estuario de Moray en Escocia, y de Dursey Head en el suroeste de Irlanda. No valían para nada en las peligrosas aguas que quedaban en medio de ambos.

Medina Sidonia hizo todo lo posible para superar esta falta de conocimiento. Aunque sus reiteradas peticiones a Parma solicitando pilotos familiarizados con el mar del Norte fueron infructuosas, el 9 de agosto «llamó el duque a todos los pilotos, entre los cuales había un inglés y un flamenco, demás de los castellanos, vizcaínos y portugueses. Rogóles que hiciesen diligencia toda la posible, y a los extranjeros prometió, de sacándole a puerto de salvamento, darles 3.000 ducados, demás que a ellos y a los demás haría con Su Majestad les hiciese merced, salvándose la armada». El 24 de agosto, un inusual día de buen tiempo, el duque llamó a su buque insignia a algunos altos oficiales y pilotos para tratar de su avance. Según Pedro Coco Calderón:

> A los 24 fue el contador Calderón al galeón San Martín, y le preguntó el Duque en qué altura se hallaba, y le dijo que en 58 grados y medio; y mandó venir allí a Diego Flores de Valdés y al piloto a quien había prometido los 2.000 ducados, que era amigo del contador, y con la carta en las manos se averiguó ser así. Y el contador dijo que por todas vías se alargasen de la costa de Irlanda, a lo que contradijo Diego Flores. Y el piloto francés fue del parecer del contador, y así el Duque mandó se siguiese.[17]

Este es el primer ejemplo del que existe constancia del rechazo de Medina Sidonia a la opinión de su principal asesor náutico. No sería el último.

Mientras el «Helm Wind» empujaba a la flota a su paso por las Orcadas, sufrió otra pérdida. Medina Sidonia ordenó al patache Concepción de Lastero perseguir y capturar un navío escocés de similar tamaño, pero el patache «hizo aguas». El duque, por tanto, «mandó sacar las armas y municiones del Rey y pasarse al navío capturado, en el que volvieron a España». El patache, según su dueño, «había quedado desamparado en el mar de Noruega, razón por la que había quedado muy dañado en su hacienda».[18]

Medina Sidonia capturó también, como mínimo, otras tres embarcaciones escocesas con sus tripulaciones, y compró toda el agua y el pescado que pudo, para aumentar las existencias de la flota, que iban mermando rápidamente. Tal vez animado por este regalo caído del cielo, el 21 de agosto el duque envió a uno de sus altos oficiales, don Baltasar de Zúñiga, en un navío rápido con órdenes de dirigirse a toda prisa a España y asegurarse de que sus puertos del norte tenían provisiones suficientes para alimentar a sus hombres cuando estos llegaran. Zúñiga se llevó con él una copia del diario de campaña de Medina Sidonia y la confirmación de que, pese a algunas bajas, la flota seguía contando con 112 barcos. Puede que la Armada fuera un costoso fracaso, pero hasta ese momento no podía hablarse en modo alguno de desastre.

Claramente, sin embargo, el rey quería saber (en palabras de Leyva) exactamente «la cuenta que hemos dado de lo que todo el mundo miraba, como la cosa más importante de él» y por qué había fracasado. Al enterarse de que Zúñiga estaba a punto de salir hacia España, don Alonso advirtió a Recalde: «De creer es que será para decir que nosotros somos los culpados y ellos solos los que lo han peleado y librado todo. Pero Dios nos ayudará y librará de testimonios. Y si se sabe la verdad, qué más podemos desear, pues hemos hecho el deber y no nos han dado cuenta de nada hasta después de determinado». No obstante, estaba preocupado. «Grandes reformaciones dic[en] que andan en el San Martín, y aunque se acordaban de vuestra merced y de mí cuando se veían congojados, no lo harán en hacer un cumplimiento ahora.» Así pues, le confió a Recalde: «Sepa que hago un arancel de lo que ha pasado. Haga lo mismo, porque si llegamos con bien, al punto me iré a la corte, pues no me embaraza oficio y hablaré por entrambos. Y con tanto, no más hasta vernos».[19]

Los dos comandantes no llegarían nunca a encontrarse, porque nada más dejar la flota Zúñiga, unas feroces tormentas lo condujeron hasta las Shetland y dispersaron a la Armada. El padre De la Torre se quejaba de que los días de verano parecían haberse vuelto como los de invierno y de que «no había hombre que subiese arriba donde estaba el piloto, que todos buscaban lo abrigado». Vanegas informó de que «había en la armada algunos negros y mulatos, de los cuales escaparon muy pocos, por ser aquella región tan fría». Un capitán de Sevilla se lamentaba de que los hombres carecían de ropa para resistir el frío y que «de suerte que aunque son calenturas mueren como de peste, a falta de no tener que darles de comer cosa de enfermos ni haber quién se lo diese, y después de enfermos no haber medicinas ni médico».[20]

Cuatro de los barcos más lentos perdieron enseguida el contacto con la flota principal: el gran navío levantino Trinidad Valencera y tres urcas: el Gran Grifón, la Barca de Hamburgo y el Castillo Negro. Juntos trataron de dirigirse hacia el suroeste durante doce días, consiguiendo avanzar muy poco, hasta que el 1 de septiembre, la Barca de Hamburgo, con las bombas completamente atascadas, indicó que estaba a punto de irse a pique. Casi 250 de los hombres que iban a bordo consiguieron pasarse al Gran Grifón y al Valencera antes de que la Barca de Hamburgo se hundiera.

Trinidad Valencera: la primera masacre

El Trinidad Valencera era un carguero de grano de 1.100 toneladas, nombrado así en honor de su propietario, Alvise Balancer de Venecia, que había sido embargado en Sicilia para transportar infantería y artillería de asedio a Lisboa. Comandado por don Alonso de Luzón, Maestre de Campo del tercio de Nápoles, fue uno de los barcos que en junio de 1588 navegó en dirección a las islas Sorlingas en lugar de a La Coruña, pero sobrevivió para desempeñar un destacado papel en el combate hasta el 8 de agosto, fecha en la que los ingleses le infligieron graves daños en el casco y las velas. El 14 de septiembre, cuando las bombas ya no podían hacer frente al cada vez mayor número de entradas de agua, Luzón decidió dirigirse al punto de tierra más cercano. Tras avistar la costa norte de Donegal, se dirigió hacia el este, a favor del viento, intentando posiblemente refugiarse en Lough Foyle, pero antes de llegar allí, el Trinidad Valencera chocó con un arrecife hundido cercano al extremo occidental de la bahía de Kinnagoe. Con la proa elevada sobre una roca a poca profundidad y la popa encallada en la arena, el barco se encontraba en un ángulo en el que solo la parte delantera sobresalía por encima del agua. La situación era peligrosa, pero no desesperada, y don Alonso salió hacia la orilla con

otros cuatro compañeros en el único bote que quedaba en el barco.

Cuando se aproximaban, vieron a unos veinte «salvajes» subidos a una roca, y al desembarcar en la playa de guijarros que había al lado «solo con sus espadines en la mano», cuatro o cinco de aquellos nativos los ayudaron a salir del barco y «los trataron bien». Al poco se congregó allí una multitud más numerosa de lugareños y el ambiente fue siendo menos cordial. Los oficiales fueron tratados con brusquedad y despojados de sus objetos de valor.[21]

Dicho trato acabaría siendo el típico de los nativos irlandeses. Cuando eran superados en número o estaban heridos, los supervivientes de la Armada eran considerados presas fáciles para el saqueo; de otro modo, con raras excepciones, no se les causaba daño físico y, en algunas ocasiones como en esta, se los ayudaba activamente. Cuando el bote del Valencera se hundió, Luzón tomó alquilado otro a los habitantes locales que se usó para que 500 soldados y 100 marineros pudieran acabar desembarcando sanos y salvos en la costa. Cuando este barco también se perdió entre el oleaje, Luzón intentó alquilar otro, pero esta vez los lugareños se mostraron más por la labor de llevarse lo que pudieron del barco que por la de rescatar a los que seguían a bordo. Un soldado, tratando de trasladar sus pertenencias hasta la orilla flotando dentro de un cubo en el que iban su casco y un plato de peltre, los perdió a medio camino. Cuatro siglos más tarde, unos arqueólogos encontraron estos objetos en el mismo lugar donde se habían hundido (imagen 51). El 6 de septiembre, el barco se partió, llevándose con él a los 50 españoles que seguían a bordo, y a «más de 30 irlandeses que habían entrado a robar».[22]

En la playa, don Alonso reunió a los supervivientes y los llevó tierra adentro, con el propósito de alcanzar la costa oeste, donde esperaba poder contactar con otros barcos de la Armada en su regreso. Todavía estaba al mando de una formidable fuerza militar: la mayoría de sus veteranos habían desembarcado con espadas, mosquetes, arcabuces y unas cuantas picas; pero su comida y gran parte de su munición habían quedado entre los restos del naufragio. Un superviviente recordaba que «no pudiendo hallar qué comer por el camino compraron algunos caballos, de que se mantuvieron», mientras atravesaban más de 30 kilómetros de páramo pantanoso, hasta llegar al castillo de Culmore.[23]

Las negociaciones en latín con el obispo irlandés a cargo del castillo obtuvieron una respuesta equívoca. El obispo pidió a los españoles que hicieran una demostración de fuerza para que él pudiera rendirse y prestarles ayuda sin ver comprometida su delicada

relación con las tropas inglesas estacionadas cerca. Don Alonso contempló esta oferta con recelo, y su reticencia se vio confirmada con el disparo de un cañón del castillo, obviamente destinado a alertar a una guarnición inglesa. Los españoles se retiraron cautelosamente, cruzaron una extensa ciénaga y tomaron posiciones defensivas en un castillo en ruinas, ignorantes de la elaborada trampa que les estaban tendiendo.

La península de Inishowen, en cuya costa norte habían desembarcado, estaba unida en su parte estrecha por dos franjas paralelas de suelo pantanoso que discurren entre las rías de Foyle y Swilly. Culmore e Illagh dominaban el paso norte de la ciénaga, en tanto que en su salida sur se erguía el castillo de Burt, mucho más fuerte, donde se encontraba una guarnición de soldados ingleses al mando del comandante John Kelly y tropas irlandesas «afectas» capitaneadas por el caudillo gaélico Hugh O'Donnell. Aprovechándose de su desconocimiento de la geografía local, los españoles estaban siendo atraídos hacia una mortal encerrona de la que pocos escaparían.

Kelly salió del castillo de Burt con 200 hombres a caballo y 200 infantes, y propuso parlamentar. ¿Qué hacían los españoles en los dominios de su majestad? Don Alonso contestó que habían naufragado y se ofreció a pagar generosamente si se les permitía regresar a España. Kelly rechazó la oferta, insistiendo en que sus adversarios entregaran sus armas y se rindieran como prisioneros de guerra. Don Alonso replicó que «si no les hacían otro partido que más querían morir peleando como españoles», y volvió a reunirse con su tropa; pero pasadas dos noches y un día de constantes escaramuzas, durante las cuales gastaron toda su munición y se quedaron sin comida, se dieron cuenta de que lo tenían todo perdido. Tras consultar con sus capitanes y su sargento mayor, Baltasar López del Árbol (un veterano que había marchado a los Países Bajos con el duque de Alba), don Alonso accedió a que todos los hombres depusieran sus armas y su mejor prenda de ropa a cambio de su vida.

El trato no se cumplió. Primero los hombres de Kelly les quitaron toda la ropa —hasta «a don Alonso le dejaron en cuerpo sin sombrero»— y les dejaron en un campo abierto, sin comida, a pasar toda la noche. A la mañana siguiente, según dos supervivientes de la posterior masacre, los ingleses separaron de los demás soldados y marineros corrientes a unos 30 hombres de estatus apto para pedir rescate. Luego, «salió una manga de arcabuceros de los enemigos por una parte, y otra de caballos por otra, y les comenzaron a arcabucear y lancear, matando más de 300». Solamente «150 de ellos se

escaparon huyendo por un pantano, la mayor parte heridos».[24]

Al final, unos 30 españoles y 16 italianos, «desnudos y descalzos, y en el estado más lamentable», llegaron hasta Edimburgo, si bien algunos lo hicieron tan enfermos que nada más llegar «se desplomaron en los caminos [calles] en estado muy débil». Aunque los magistrados de la ciudad los consideraron enemigos de su fe, «su estado les movió a apiadarse de ellos y, por caridad cristiana», les dieron ropa para «cubrir su desnudez» y algo para «consolar y alimentar sus estómagos hambrientos» hasta que pudieran «regresar sanos y salvos a sus países de origen».[25]

Durante algún tiempo, el destino de los que fueron apartados para pedir rescate por ellos pendió de un hilo. Tras una terrible marcha forzada de 160 kilómetros hasta Drogheda, con escasa comida o agua, y sin ropa ni calzado adecuado en su mayoría, fueron encarcelados mientras sus captores regateaban sobre los costes de su mantenimiento y rescate. Solamente una docena de oficiales, entre ellos don Alonso, sobrevivieron para pagar las grandes sumas de su rescate y recuperar su libertad; entre los 500 supervivientes de la Armada que fueron rescatados y repatriados desde Dartmouth en 1590, solo 11 de «otros rangos» procedían del Trinidad Valencera.[26]

El destino del Gran Grifón

A los españoles a bordo del Gran Grifón les fue algo mejor. El barco transportaba al general de la escuadra de urcas, Juan Gómez de Medina, dos compañías de infantería y un pequeño grupo de sacerdotes y expatriados irlandeses voluntarios, además de su tripulación habitual. Al igual que el Trinidad Valencera, había navegado en junio hacia las Sorlingas en lugar de a La Coruña, pero había podido regresar sano y salvo. Sufrió graves daños el 3 de agosto, cuando más de veinte balas de cañón impactaron en su casco, y el retroceso de sus propios cañones forzó todavía más la ligera construcción del navío, haciendo que se abrieran escapes en las juntas debido a la acción del mar. Fue acompañando al Valencera hasta el 4 de septiembre, el día después de que ambos barcos rescataran a los supervivientes de la Barca de Hamburgo. Luego, en solitario, el Gran Grifón fue bordeando el sureste hacia el Atlántico, hasta el 17 septiembre, cuando una violenta tormenta hizo que su ya debilitada tablazón se desgajara aún más. Todos los hombres a bordo fueron turnándose en las bombas, pero al día siguiente, temiendo que una mar adversa hundiera el barco, Gómez de Medina decidió dejarse llevar por la corriente e «ir la vuelta del reino de Noruega para allí remediar la urca y aviarnos».

Avistaron el archipiélago de Santa Kilda, pero entonces el viento viró de repente a noroeste, permitiendo a la tripulación girar una vez más hacia «nuestra cara España». El viento favorable se mantuvo durante tres días, pero luego cambió a suroeste y «llegamos al altura donde antes habíamos estado, más de tal manera veníamos que no había sino morir, porque el viento era tan fuerte y la mar tan brava que andaba por el cielo, despedazando la nave de manera que ya estaba la gente toda rendida, sin poder vencer tanta agua como se entraba por las aberturas que nos hacía, y ésta era aún corriendo en popa, que de otra manera fuera imposible sustentarnos». Al día siguiente hubo calma, lo que permitió a la tripulación «tomar alguna parte del agua con cueros de vaca y tablas, de manera que la estancamos que con una bomba se agotaba»; pero cuando el mar y el viento volvieron a embravecerse, destruyendo todas las reparaciones, Gómez decidió dirigirse al punto de tierra más cercano.

De alguna manera, el barco consiguió sortear el archipiélago de las Orcadas por la noche, ayudado por el resplandor de las auroras boreales —«Fue nuestro Señor servido en aquel momento, cuando se descubrió la isla darnos una claridad que nos sirvió para poder huir del peligro»—, pero las olas continuaron golpeando el barco. «Nuestro único pensamiento era que íbamos a morir todos, de modo que cada uno nos pusimos en manos de Dios», hasta que a las dos de la tarde del 27 de septiembre, con tres metros de agua en la bodega, avistaron la diminuta isla de Fair, a medio camino entre las Orcadas y las Shetland. Al atardecer, Gómez de Medina fondeó en el lado este de la isla, más resguardado, y al amanecer condujeron el barco a tierra (imagen 52).

La urca acabó yendo a parar a la ensenada triangular de Stroms Hellier cerca del extremo sureste de la isla, encajada entre los colgantes acantilados y una hilera rocosa en el medio. La mayoría de los que iban a bordo escaparon trepando por el trinquete, inclinado hacia el saliente rocoso, pero siete murieron en el intento, y poco pudo salvarse del barco, aparte de algunas pertenencias personales y el cofre de la soldada.

La situación de los 300 supervivientes, aunque mejor, seguía plagada de peligros. La isla de Fair era pequeña (menos de cinco kilómetros cuadrados) y expuesta a las tormentas, y no había ninguna perspectiva inmediata de escape. No habían podido salvar nada de comida del barco (probablemente porque estaba empapada). El anónimo superviviente, aunque aliviado por volver a pisar tierra, se quedó consternado ante lo que se encontró.

> Hallamos estaba poblada de hasta diecisiete vecinos en unas casucas más llegadas a chozas que a otra cosa; gente salvaje; su sustento es el más ordinario de pescado y sin pan, si no es muy poco, y eso de cebada hechas unas tortillas y cocidas encima de brasas de la leña que se usa en la isla, que es leña que sacan o hacen de la misma tierra, que llaman *turba*; tienen algún ganado aunque para ellos bastantemente, porque no lo comen sino raras veces; vacas, carneros, puercos; de las vacas tienen su mejor sustento y que ellos hacen más caudal por la leche y manteca; de los carneros la lana que se visten; gente muy sucia; ni cristianos ni del todo herejes. Bien confiesan que no es bueno lo que les vienen a predicar cada año de otra isla que está de ella nueve leguas, más responden que no osan hacer: otra cosa; es lástima.[27]

La situación se fue deteriorando a medida que se aproximaba el invierno, porque a estas 17 familias minifundistas les sobraba muy poco para compartir con unos náufragos hambrientos, a los que hay que reconocer que no hicieron ningún intento de quitarles comida a los isleños por la fuerza. Un informe enviado posteriormente a Felipe II afirmaba que «un caballero de rango [Gómez de Medina] estuvo en las islas de Escocia, donde la gente se sentía encantada con él, ya que les pagaba bien todo lo que obtenía de ellos». Las aves marinas y el pescado abundaban, pero no lograban aliviar del todo la debilidad y las enfermedades causadas por dos meses de malnutrición y unas condiciones de vida inimaginables a bordo de la abarrotada embarcación. Cincuenta de los que llegaron a tierra no tardaron en morir en la isla, «la mayoría de desnutrición». Entre ellos se encontraba el comandante y propietario del barco, Burgat Querquerman de Rostock. Siguiendo la tradición local, sus cuerpos fueron enterrados en una fosa común: la Spainnart's Grave («Tumba de los Españoles»), que más tarde se perdería en el mar.

Pasaron seis semanas antes de que establecieran contacto con el dueño de la isla de Fair en Shetland, Malcolm Sinclair de Quendale, que mandó a un barco local a recoger a Gómez de Medina para efectuar el corto pero peligroso cruce a Quendale, donde ambos hombres pasaron un mes negociando el rescate y traslado de los náufragos hasta la costa continental escocesa. Una crónica de las Orcadas escrita cuatro décadas después ofrecía un gráfico (aunque puede que apócrifo) relato de la última reunión entre Sinclair y Gómez de Medina. Este último, «imaginando que la gente lo admiraba», mandó a su intérprete que le preguntara a su anfitrión «si alguna vez había conocido a un hombre cómo él». A lo que Malcolm respondió desdeñosamente: «Los he visto mucho más apuestos ahorcados en Burrow-Moor» (emplazamiento de un patíbulo público de Edimburgo).[28]

Sinclair dispuso que dos barcas de pesca fueran a llevar a los

supervivientes del Gran Grifón a Anstruther, en Fife, un viaje de 560 kilómetros. El pánico se apoderó de todos los que vieron «un barco lleno de españoles» entrar en el puerto la mañana del 6 de diciembre, dado que los temores a desembarcos españoles a gran escala seguían siendo muy intensos. Sin embargo, las tensiones amainaron cuando Gómez de Medina explicó sus circunstancias y amistosas intenciones a James Melville, el ministro protestante de la localidad. En contraste con la insultante valoración de Malcolm Sinclair, Melville consideró a Gómez de Medina «un hombre muy respetable, de alta estatura, expresión seria y resuelta, con el pelo canoso, y muy humilde», el cual, tras hacer varias y profundas reverencias, «comenzó su arenga en idioma español, del que yo entendí lo más esencial». Melville iba a responder en latín, pero Gómez había llevado consigo a «un joven para que le hiciera de intérprete», el cual repitió la arenga «en buen inglés», explicando que el rey Felipe «había preparado una armada y un ejército para desembarcar en Inglaterra por causas justas, y para vengar muchos agravios intolerables que había recibido de esa nación», y solicitando ayuda para alimentar a sus hombres y llevarlos de vuelta a España.

Melville ofreció a los extraños «compasión cristiana, y obras de misericordia y limosnas» —aunque no pudo evitar decirle a Gómez que los escoceses, en España, «eran tratados con violencia, encarcelados, se les confiscaban sus bienes y pertenencias, y sus cadáveres eran quemados en el fuego por causa de la religión». Los escoceses, continuó diciendo, «eran mejores cristianos», porque permitían a los españoles, los cuales se encontraban en «el más lamentable y penoso» estado, «desembarcar en tierra y permanecer juntos, siendo la mayoría jóvenes aún imberbes, de poco seso, angustiados y hambrientos, a quienes por un día o dos se les dieron coles, gachas y pescado».

Melville visitó a continuación St. Andrews, donde encontró un panfleto recién salido de las imprentas de Londres donde se informaba con autocomplacencia de las catástrofes sufridas por la Armada en Irlanda, nombrando a los barcos y los nobles que habían perecido a consecuencia de ellas. Mientras regresaba a Anstruther, Melville no dejó de darle vueltas a «la soberbia y cruel naturaleza de aquella gente, y de cómo nos habrían tratado en caso de que hubieran desembarcado con sus fuerzas entre nosotros», y decidió mostrarle el panfleto a Gómez de Medina, que «se lamentó a gritos» y lloró. Poco después, los supervivientes, cuya cifra se había reducido para entonces a apenas 250, subieron a bordo de un barco que los llevó atravesando el estuario del Forth hasta Leith, donde comenzaron las negociaciones

para su repatriación. Técnicamente, eran hombres libres, porque los escoceses se mantuvieron neutrales durante todo el conflicto y con posterioridad a él.[29]

Irlanda: la masacre continúa

En Irlanda no pasó lo mismo. Aunque no había habido declaración de guerra de ningún tipo, las dispersas guarniciones inglesas destinadas allí temían que el rey Felipe pudiera seguir intentando un asalto directo. Según un estudiante irlandés a bordo de un barco capturado por Howard justo antes de la batalla de Gravelinas: «Los ingleses temían sobremanera que la Armada pudiera llegar a la costa de Irlanda y unirse a los irlandeses, y que pudieran encontrarse allí a sus anchas, a la espera de recibir refuerzos de España». Lo mismo ocurría en Dublín, donde (según un preocupado funcionario de la Corona) se rumoreaba que «la aproximación de una flota española causa gran incertidumbre, pero no preocupa a la gente de este país, que está a la espera de cómo se desenvuelven las cosas, sin atreverse a revelar sus verdaderas intenciones». Posteriormente, en septiembre, más de 20 barcos españoles sí «se aproximaron» a las costas de los seis condados occidentales —Donegal, Sligo, Mayo, Galway, Clare y Kerry—, «bien provistos de hombres, artillería y munición»; y muchos españoles salieron a tierra.[30]

Una carta de sir Richard Bingham, un veterano del asedio de Smerwick y entonces gobernador de Connacht, captó este ánimo de incertidumbre y temor. El 18 de septiembre, escribió que acababa de recibir «más noticias de barcos extranjeros»:

> Si son de la flota dispersada que huye de la supuesta derrota en los mares estrechos, o si son nuevas fuerzas procedentes directamente de España, es algo que nadie puede decir más que como suposición, lo que más bien demuestra que vienen de España […]. Yo espero que muy pronto lleguen noticias de un lugar u otro, ya que con toda probabilidad tienen intención de desembarcar. Esta noche tendré mis caballos preparados, y en cuanto reciba más información me dirigiré a la costa.[31]

Ese mismo día, en Londres, el Consejo Privado también recibió noticias de que «algunos de los barcos españoles que se están aproximando a las costas de ese reino [Irlanda], por culpa de la tempestad y el mal tiempo, han acabado naufragando». Dieron instrucciones a sir William Fitzwilliam, el nuevo virrey *(Lord Deputy)* de Isabel en Irlanda, por si podía «recuperarse alguna artillería», se pusiera «especial cuidado en la custodia segura de la misma»; y, dado

que se había oído decir «que se están tomando algunos prisioneros españoles, sus señorías tengan a bien hacerse cargo de su salvaguarda y los mantengan en lugar apropiado» hasta nuevas órdenes.[32]

Lamentablemente para miles de españoles a bordo de la Armada, antes de que llegara esta carta Fitzwilliam ya había iniciado un camino muy diferente. El 20 de septiembre informó a Londres de que habían aparecido siete barcos españoles «que no cabe interpretar más que como una fuerza enviada con el propósito de invadir esta tierra». Esa misma tarde, otros informes posteriores advirtieron del avistamiento de nueve barcos españoles más cerca de la costa oeste, «que parecen formar una fuerza dirigida a ese lugar para desembarcar allí». Con los irlandeses «tan universalmente mal predispuestos» hacia los ingleses, y con menos de 750 soldados a su disposición, Fitzwilliam decidió no correr riesgos. Ordenó a sus oficiales de las provincias occidentales que localizaran y se apoderaran de toda «la artillería, municiones, armaduras y otros bienes» recuperados de los naufragios de la Armada, y «que fueran diligentes en las pesquisas y la búsqueda» de cualesquiera «enemigos españoles», los cuales debían «ser ejecutados, sea cual sea su categoría, y sin mostrar trato de favor a ninguno de ellos». Para localizarlos, Fitzwilliam autorizó a sus oficiales, si «la necesidad así lo requería, a utilizar cualquier tortura con la persona o personas que vuestra discreción juzgue oportuno».[33]

Algunos de sus agentes ya se habían anticipado a esta dura orden. El 15 de septiembre, las fugas de agua obligaron al patache Concepción de Castro a entrar en Barrow Harbour, cerca de Tralee. «Tres miembros de la compañía llegaron a nado hasta la orilla donde, al ser apresados, confesaron ser españoles» de la Armada. «El barco estaba tan dañado» que los otros 24 hombres que quedaban «se entregaron» y fueron llevados a la fortaleza de sir Edward Denny, dueño de la mitad del condado de Kerry. No tuvieron suerte. Ocho años atrás, sir Edward había mantenido a un prisionero español, capturado en Smerwick, para pedir un rescate por él, pero este había tenido la desconsideración de escaparse, y Denny juró que en adelante mataría a cualquier español que se encontrara. Aunque él no estaba en su casa cuando llevaron a los prisioneros, su aguerrida mujer se hizo cargo, y tras un breve interrogatorio, sumariamente «los hizo ejecutar, porque no podía garantizar su custodia». Tres de ellos trataron de salvarse afirmando tener amigos en Waterford que pagarían su rescate, pero cuando les presionaron para que dijeran quiénes eran, no pudieron o supieron decir sus nombres, de modo que también murieron.[34]

El 20 de septiembre, un gran navío, probablemente el San

Esteban (Guipúzcoa), topó con la costa cerca de Doonbeg, en el condado de Clare. Según los informes, 300 hombres murieron ahogados, y 60 fueron capturados. El mismo día, a unos pocos kilómetros al norte, otro barco, probablemente la urca Santa Bárbara (en su día capitaneada por el malhadado don Cristóbal de Ávila), naufragó cerca de Mutton Island. Solo cuatro supervivientes alcanzaron la costa. Los prisioneros de ambos barcos fueron llevados ante Boetius Clancy, *sheriff* de Clare, y tras un breve encarcelamiento mandó que fueran ahorcados públicamente en el castillo de Doonagore o sus inmediaciones, y enterrados en los alrededores. Un altozano adyacente todavía sigue siendo conocido como «Croc na Crocaire» («Colina del Patíbulo»). Incluso don Diego de Córdoba, cuyo regreso sano y salvo habría representado un considerable rescate, murió. La tradición cuenta que el nombre de Clancy fue en lo sucesivo declarado como maldito en la iglesia de la localidad natal de don Diego cada siete años, para garantizar que su alma no saliera jamás del purgatorio.[35]

Un poco más al sur, el Anunciada, un torpe navío de la escuadra de Levante, se encontró también en dificultades. Durante el combate junto a la isla de Wight y la batalla frente a Gravelinas, «la dicha nave recibió muchos balazos en los árboles y jarcias y, entre otros, unos debajo del agua, que por ellos y por la proa la dicha nave se iba a fondo de la mucha agua que entraba». Medina Sidonia ordenó a cinco pataches que fueran a sacar al Anunciada del peligro, pero el 10 de septiembre las tormentas los obligaron a refugiarse en la desembocadura del río Shannon, cerca de Kilrush. Pocos días más tarde, otro navío se unió a ellos: la Barca de Danzig, una urca de 450 toneladas, también en peligro de hundirse debido a «no tener ningún género de lastre, porque en lugar de ello llevaban sal» que atascó las bombas. Cuando el comandante de la infantería portuguesa a bordo avisó de «que los marineros flamencos habían rompido las bombas para que se quedase allí dicha urca», el capitán, el piloto y «siete u ocho de los dichos flamencos» se subieron al bote del barco y se dirigieron hacia la costa, observados por «300 o 400 salvajes». Un funcionario inglés que se encontraba entre ellos se apercibió de que el barco «portaba una pequeña bandera blanca en su popa», y cuando los interpeló en español, «ellos confesaron abiertamente que pertenecían al ejército del rey enviado desde Flandes y desde España». «No les hemos dejado poner pie en tierra, pese a que nos prometieron no causar daño en el país.» Al presenciar la situación, los oficiales de la Armada mandaron pataches para que trajeran de vuelta a los fugitivos.

Dado que los carpinteros del barco no pudieron volver a poner al Anunciada en condiciones de navegar, el capitán Stefan Olisti Tasovčić los envió a la Barca de Danzig. Conscientes, sin duda, de que era la sal y no el sabotaje lo que había dañado las bombas, consiguieron parchear la embarcación mientras los pataches trasladaban soldados, municiones y vituallas, así como el lastre, desde el Anunciada. La operación llevó una semana, y cuando fue completada, Olisti prendió fuego a su barco para impedir que cayera en manos inglesas. Los oficiales pagaron entonces al contramaestre de la urca 60 escudos, con la promesa de entregarle 400 más si conseguía llevar el navío de vuelta a España. La Barca de Danzig y los pataches partieron desde el estuario del Shannon el 19 de septiembre de 1588. Escaparon justo a tiempo.[36]

CAPÍTULO 15

De la dispersión al desastre

Blasket Sound

Contemporáneos holandeses, ingleses, italianos y españoles, todos coincidieron en que la campaña de la Armada tuvo lugar bajo unas condiciones climáticas inusuales, probablemente consecuencia de un fuerte episodio de El Niño, combinado con una intensa actividad volcánica en latitudes más bajas, que afectaron a los patrones meteorológicos habituales. Tal vez esto contribuyó a la formación de dos depresiones atlánticas, generadas por tormentas tropicales en el Caribe, que azotaron las costas de Europa el 18 de septiembre. Tres días más tarde se fundieron en una única y profunda depresión centrada cerca del noroeste de Escocia, que arrastró hacia sí grandes masas de aire frío del Ártico. El temporal resultante fue descrito por un funcionario inglés en el oeste de Irlanda como «un viento de lo más extremo y una cruel tormenta, de las que no se habían visto hacía mucho tiempo, lo que nos hace albergar buenas esperanzas» de que muchos de los barcos españoles «choquen y naufraguen en las rocas». Sus esperanzas no se vieron defraudadas.[1]

Uno de los relatos más vívidos sobre las consecuencias de la «cruel tormenta» que sufrió la Armada procede del galeón castellano San Juan Bautista, comandado por Marcos de Aramburu, un marinero vasco con larga experiencia en la navegación del Atlántico y un veterano de la expedición al Estrecho de Magallanes. Aramburu llevaba un diario en el que dejó constancia no solo de las condiciones meteorológicas, sino también de cómo él y los demás oficiales calcularon la posición del barco. El 30 de agosto utilizaron un astrolabio para medir la altitud del sol a mediodía y de esta forma determinaron su latitud: «Tomóse el sol ese día a 58 grados». Calcular la longitud resultó más difícil. Soltaron una plomada de sondeo que registró «125 brazas» y, tras subirla, examinaron cuidadosamente el extremo untado con sebo. Al ver que no había «arena ni cascajo», Aramburu concluyó que habían llegado a una placa rocosa situada a «95 leguas a la mar de Irlanda», casi con toda seguridad el banco de Rockall, 57 grados y medio norte, y unos 500 kilómetros al noroeste de Irlanda, lo que se aproximaba sorprendentemente a los cálculos de Aramburu. Pero, al igual que otros navegantes de la época, él desconocía la existencia de la corriente del Atlántico Norte, que de

forma lenta e imperceptible empujaba a los barcos aún más al este.[2]

Para entonces, Aramburu ya había perdido de vista a los demás barcos de la Armada menos al Trinidad, uno de los buques mercantes que acompañaba a los galeones de Castilla. En zigzag, aprovechando cualquier viento remotamente favorable, los dos barcos fueron virando en dirección sur. El 9 de septiembre, Aramburu calculó que estaban a 54 grados y 100 leguas de la costa de Irlanda; pero justo antes del amanecer del día 11, para su espanto, los vigías avistaron tierra a solo cuatro kilómetros de distancia al este. Aunque los pilotos no pudieron identificar la localización, sabían que debían evitarla, por lo que viraron hacia el oeste. A la noche siguiente, después de otra tormenta, el Trinidad desapareció, pero el día 15, los vigías de Aramburu volvieron a avistar tierra: las Blaskets, un conjunto de islas que se encuentran en el extremo más occidental de Europa. También vieron, para su sorpresa, a otros dos barcos de la Armada: el buque insignia de Recalde, el San Juan de Portugal y un patache, probablemente el San Esteban.

El 15 de agosto, Medina Sidonia había ordenado que todos los barcos lo siguieran a toda vela y había rechazado la petición de Recalde de proteger a los que no pudieran mantener el ritmo. Recalde desobedeció, y en poco tiempo quedó situado detrás del cuerpo principal para servir de escolta a un grupo de veintidós barcos rezagados; pero las tormentas los dispersaron, hasta que el 8 de septiembre solo se contaban ya ocho. Otra tormenta, cuatro días después, diseminó a otras embarcaciones, hasta que finalmente solo quedó el patache con Recalde. El 14 de septiembre, según su diario, el San Juan iba «a embestir las islas de Los Quelmes [Killmakilloge], y estuvimos muy a pique de perdernos porque nos hallamos muy cerca con la oscuridad y a todas velas, con viento recio. Y así hicimos la vuelta a la mar, y a la mañana la [vuelta] de tierra por procurar doblar las más foráneas, lo cual no se pudo hacer. Y estuvimos con harta confusión por si se haría la vuelta a la mar o si se buscaría puerto para reparar». Al día siguiente, enfrentados a un fuerte viento del oeste que hacía imposible avanzar hacia el mar, Recalde decidió «buscar puerto».[3]

Fue en ese momento cuando Aramburu se unió a ellos, «sin consciencia de la tierra, ya desahuciados de remedio». No era el caso de Recalde, aunque su situación y la de su barco era desesperada. Más tarde informó de que había sufrido once ataques de «fiebres tercianas» (malaria) desde la batalla de Gravelinas, y «sángreme porque purga no la hubo, harto lastimoso caso». Un marinero del San Juan de Portugal, capturado cuando fue a la orilla en busca de agua potable, confirmó

que Recalde «no salió de la cama» hasta la mañana que llegaron «a esta costa». Algunos de sus compañeros de tripulación, al ser capturados e interrogados por los ingleses, afirmaron que de los 500 soldados a bordo del barco (incluidos los supervivientes recogidos de otras embarcaciones), 200 habían muerto; y que de los 110 marineros portugueses y vizcaínos que integraban la tripulación cuando partieron de Lisboa, solo quedaban 85. También informaron de que el fuego de cañón inglés había matado a 15 hombres el 31 de julio, y 25 más en otros combates en el Canal, y que «el resto murió de enfermedad». En ese momento, cada día estaban muriendo cuatro o cinco hombres a causa del hambre y la sed, pese a que este navío era «uno de los mejor provistos de vituallas». Se quejaban de que toda el agua que había a bordo «apestaba increíblemente» y de que «los mejores que están en el barco del almirante apenas se tienen en pie y si se quedan dónde están morirán en cualquier momento». En cuanto a su barco, había sido «atravesado por las balas muchas veces, y un disparo había dado en el mástil, y la cubierta de proa estaba destrozada». Un «mástil está tan débil por el disparo que lo atravesó, que no aguantará ninguna tormenta, ni toda la vela que habría que desplegar».[4]

Pese a estos problemas, el 15 de septiembre, Recalde volvió a virar su galeón a favor del viento hacia la costa, donde una línea blanca de olas rompía desde el norte de la isla de Gran Blasket hasta los islotes vecinos de Young y Beginish. Aramburu y el patache lo siguieron con fe ciega, pegados a su popa. Tenían pocas opciones: o bien el almirante había perdido el juicio y los conducía a todos a una destrucción segura estrellándose contra las rocas, o sabía algo de aquella recalada que ellos ignoraban.

A sotavento de Gran Blasket y sus islotes y arrecifes adyacentes hay una ancha franja de agua más protegida de las grandes olas del Atlántico. En las cartas náuticas modernas aparece marcada como un fondeadero frente a las tormentas, y la entrada noreste es amplia y fácil; pero un laberinto de arrecifes bloquea todas las entradas del lado del mar, salvo un estrecho canal que es complicado de atravesar. En su diario, Recalde dice que pasó por una brecha «entre dos rocas, que no era más ancha que la entena de la nao». Aramburu lo describiría más adelante como de un «ancho equivalente al largo de un barco». Incluso hoy en día, las embarcaciones pequeñas y de poca potencia solo pueden atravesarlo con el mar en calma. Con un viento fuerte de poniente, los arrecifes que rompen la fuerza de las olas y permiten el resguardo más atrás forman a su vez un terrorífico torbellino de olas como montañas y enormes saltos de espuma.[5]

Fue a través de este acceso y en estas condiciones como Recalde consiguió pasar con su maltrecho barco de 1.050 toneladas, y a gran velocidad, además, porque de otro modo el barco no habría podido dirigirse con su ineficaz timón, manejado con el pinzote. La enorme quilla del San Juan, de seis metros o más bajo la superficie, debió de rasparse con el fondo. Una vez atravesado el tramo, el galeón echó el ancla y se mantuvo firme justo frente a la playa de arena blanca que forma una curva a los pies de la ladera noreste de Gran Blasket. Más al norte, junto a Beginish, el San Juan Bautista de Aramburu también echó amarras y se puso a salvo, y el patache fondeó a cierta distancia de los grandes galeones. Gracias a los profundos conocimientos y la experta marinería de Recalde, las tres embarcaciones pudieron quedar entonces protegidas por todos los flancos, excepto el noreste, la dirección desde la que soplaría un viento favorable para España.

¿Cómo podía conocer Recalde este remoto fondeadero, y su terrorífico acceso desde el mar? En su diario, Recalde reconocía haber contado con «el parecer de unos escoceses que traíamos en el navío», pero también se apoyó en sus conocimientos de primera mano —la única forma en que un marino podía manejarse en una costa extranjera en los tiempos en que no existían cartas náuticas adecuadas—. Por una extraordinaria coincidencia, Recalde había explorado la línea costera adyacente durante dos semanas en 1580, después de haber depositado tropas, artillería y provisiones en la cercana Smerwick (véase el capítulo 4). Mientras buscaba a los miembros perdidos de su dispersa flota, sería raro que un marino de su nivel no se hubiera percatado de que el sotavento de la isla Gran Blasket —a solo diez kilómetros de Smerwick— podía servir de resguardo a un barco en caso de verse inmerso en una galerna de viento del oeste. La curiosidad profesional sin duda le habría empujado a llevar a cabo un reconocimiento del peligroso pasaje entre los arrecifes al otro lado del cual podía encontrarse resguardo. Ocho años después, este conocimiento guardado en el inmenso archivo mental de experiencia marinera de Recalde, lo salvaría a él y a su barco.

Recalde también sabía lo que les había ocurrido a los hombres que había dejado en Smerwick, y era consciente de que cualquier tripulante de sus navíos podía correr una suerte similar si desembarcaba en la temible orilla contraria. No obstante, dada la desesperada necesidad de comida y agua, no le quedó otra opción. El 15 de septiembre, mandó una chalupa en la que iban «un flamenco ladino y un borgoñón y un escocés a tierra con una carta para el gobernador o cabo que hubiese allí, con son que éramos marchantes que íbamos a Flandes y que con temporal habíamos arribado allí para

que por nuestro dinero nos diesen algún refresco». Añadió como recordatorio que los irlandeses siempre habían recibido buen trato en España, y que proveerle de existencias «será para mayor conserva de tan antigua amistad». La chalupa fue alejándose entre las agitadas aguas de Blasket Sound y desapareció de la vista frente a los oscuros acantilados del continente, a tres kilómetros a sotavento.[6]

Sin que Recalde lo supiera, los funcionarios locales apresaron y encarcelaron a sus hombres en la pequeña ciudad amurallada de Dingle, y reenviaron la carta del almirante ofreciendo un trato comercial amistoso a la guarnición inglesa más cercana, pidiendo ayuda inmediata. Al día siguiente, el 17 de septiembre, Recalde mandó «un batel grande con 50 arcabuceros para que buscasen en la tierra algún desembarcadero y tomasen lengua y tratasen con los irlandeses de que proveyesen alguna agua, de que había mucha necesidad, y alguna carne»; pero «no hallaron sino peñascos bravos donde batía la mar. Y por tierra iba marchando una bandera blanca con cruz colorada y algunos 100 arcabuceros; sospéchase que eran ingleses». Y en efecto, lo eran. Pocos días más tarde, mirando los barcos españoles desde lo alto de los acantilados de Dunquin, el capitán James Traunte aseguró a sus superiores: «El fondeadero donde están no puede ser más peligroso, y ellos mismos se encuentran en un estado lamentable. Tenemos 200 hombres vigilándolos desde la costa cada día […]. No les tenemos ningún miedo, porque ellos ya tienen bastante que temer de sí mismos».[7] Pese a esta enérgica afirmación, tanto si los zarrapastrosos soldados que pretendían llegar a sus costas desde aquellos barcos españoles eran supervivientes de la dispersa Armada o una nueva fuerza invasora procedente de España, las escasas, mal equipadas y desorganizadas tropas inglesas estacionadas en las montañas y el litoral occidental de Irlanda no podían permitir que llegaran tierra adentro y se aliaran con los desafectos clanes celtas.

Al final, Recalde no hizo más intentos de llegar a tierra. En lugar de ello, cada día enviaba a hombres en los botes del barco a la isla de Gran Blasket, pero «no halló en ella sino algunos puercos y muchos conejos y ninguna gente y muy poca agua». El almirante también se esforzó por hacer arreglar sus barcos para que pudieran volver a navegar. Aramburu necesitaba cadenas de ancla, porque solo tenía la que estaba en uso en ese momento, de modo que Recalde le dio dos de las suyas. A cambio, Aramburu le mandó un ancla de proa de 30 quintales, que le faltaba a Recalde.

Lope de Vega, que al poco tiempo se convertiría en el dramaturgo más prolífico de España, afirmaría más tarde haber comenzado a

escribir su poema épico *La hermosura de Angélica* mientras servía como arcabucero «sobre las aguas, entre las jarcias del galeón San Juan y las banderas del Rey Católico». De ser cierto, los primeros días que su barco permaneció anclado en Blasket Sound debieron de dejarle libre el tiempo necesario para «ejercitar la pluma».[8] Pero no duró mucho. El 21 de septiembre, la peor galerna de aquel tormentoso otoño empezó a soplar de noroeste y, como muchos temporales atlánticos repentinos generados por condiciones ciclónicas en medio del océano, surgió inesperadamente de un cielo despejado. Según Aramburu, llegó «el viento del oeste noroeste, con una terribilísima furia, claro y con poca agua. La nao de Juan Martínez garró sobre la nuestra dio fondo con otra amarra, y habiéndonos hecho pedazos el farol y los aparejos de la mesana, tuvo la nao». Luego, en torno al mediodía, Aramburu vio con horror cómo el Santa María de la Rosa (Guipúzcoa) se abría paso hacia Blasket Sound por su acceso norte, más ancho y más próximo a tierra:

> y al entrar tiró una pieza como que pedía socorro, y más adentro otra; traía todas las velas hechas pedazos, excepto el trinquete; dio fondo sobre una ancla, que no traía más, y con la marea que entraba de la banda del sureste, que le espaldeó, se entretuvo hasta las dos, que comenzó a menguar, y al volver comenzó a garrar cuanto dos ayustes de nosotros, y nosotros con ella, y en un instante vimos que se iba a fondo queriendo izar el trinquete, y luego se hundió con toda la gente sin que escapase persona ninguna, cosa bien extraordinaria y temeraria.

Recalde también contempló, con impotencia, como el Santa María de repente «se fue a fondo sin escapar ni poderse ver hombre de más de cuatrocientos que se entiende traería».[9]

En realidad, sí quedó un superviviente: Giovanni de Manona, de Génova, hijo del piloto del barco, llegó a la orilla «desnudo sobre una tabla», donde los hombres de Traunte lo capturaron. Manona describió el desastre a sus captores en términos muy vívidos. El Santa María ya estaba muy dañado: «Los disparos lo habían atravesado en cuatro ocasiones, y uno de ellos entre la vela y el agua, por lo que pensaron que se hundiría; y la mayor parte de la jarcia estaba destrozada por los disparos». Cuando el barco «chocó contra las rocas del Estrecho», cundió el caos, con «los caballeros pensando en salvarse en el bote, pero estaba tan fuertemente amarrado que no consiguieron soltarlo, por lo que se ahogaron». Entonces, «uno de los capitanes mató al padre de este interrogado [el piloto], diciendo que lo había hecho por traición».[10]

El brutal asesinato del piloto del navío a manos de «uno de sus

capitanes» —es decir, uno de los oficiales de infantería que iba a bordo— presumiblemente fue consecuencia de la tensión latente entre los soldados y los marineros que formaban parte de la Armada. Existen dos pruebas que podrían avalar esto: en primer lugar, la declaración de Aramburu en la que afirma que, tras chocar con la roca, el Santa María trató de izar el trinquete. La segunda, el descubrimiento, en 1968, del ancla del Santa María clavada de través en el extremo norte del arrecife contra el que se había estrellado. Ambos detalles, considerados conjuntamente, sugieren que alguien a bordo —probablemente el piloto Manona— dio órdenes de izar el trinquete y cortar la cadena del ancla en un intento por girar la proa del barco y que, de este modo, la galerna pudiera llevarlo hacia la orilla de la costa continental y dejarlo en cierta manera a salvo (como había hecho con su hijo Giovanni) antes de que se hundiera. ¿Pudo desencadenarse una discusión entre Manona, cuando este trataba de sacar al barco del acantilado, y los soldados, presos del pánico, que tal vez tenían la esperanza de ser rescatados por alguno de los otros barcos? Probablemente, ellos también temían el trato que podrían recibir de las tropas inglesas apostadas en la costa.

Giovanni Manona dio a sus interrogadores los nombres de algunos oficiales y nobles que murieron en el barco, comenzando por el príncipe de Ascoli, a quien Manona identificó como «hijo bastardo del rey», que había embarcado en el Santa María en Calais junto con otros diez «caballeros ilustres». Actualmente sabemos que el príncipe se quedó en Calais, y regresó sano y salvo a España, por lo que puede que la afirmación de Giovanni se deba a una mala traducción o un malentendido por parte de sus captores. ¿O, tal vez, el humilde hijo de un piloto extranjero vio el cadáver de uno de los «caballeros ilustres» que iban a bordo del Santa María arrastrado por las olas hasta la arena y sus elegantes ropajes pudieron llevarle a identificarlo equivocadamente como Ascoli? Sea cual fuere la razón, la historia de Manona entró a formar parte de la leyenda local: una gran piedra, sobre un verde montículo de Dunquin, sigue siendo hoy conocida como Uaig Mhic Rí na Spaínne: la «Tumba del Hijo del Rey de España».[11]

En cambio, sí podemos confirmar la presencia en el barco español de tres individuos nombrados por Manona. Uno era el capitán y propietario del buque, Martín de Villafranca, descendiente de una destacada familia de balleneros de San Sebastián. Su padre había construido el barco el año antes de que la Armada zarpara, casi con toda seguridad para servir de nave nodriza en el caladero de ballenas de Terranova, y quedó al mando del barco cuando este fue embargado

en Lisboa. Al morir allí, su hijo ocupó su puesto hasta que murió ahogado en Blasket Sound. Los otros eran Francisco Ruiz Matute y su hermano, oficiales de compañía en el tercio de Sicilia. Su apellido está grabado en dos platos de peltre recuperados del naufragio. Estos platos, actualmente expuestos en el Museo del Ulster, son el único monumento a su memoria (imagen 53).

El Santa María de La Rosa no fue el único barco que entró en Blasket Sound el 21 de septiembre. Pocas horas más tarde, el patache Isabella (Vizcaya) y el San Juan Fernandome (Castilla) también se unieron. Este último llegó «sin árbol mayor y al entrar, la vela del trinquete se le hizo pedazos, dio fondo y reparó. Con el gran tiempo no se pudo tomar lengua de ella ni socorrerla». Al día siguiente, Recalde mandó a sus pilotos y a otros expertos «que lo fuesen a ver, como lo hicieron». Una vez que estos le informaron de que «no estaba para navegar», Recalde supervisó la evacuación de las dos compañías de infantería (una de ellas bajo el mando de don Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz) y parte de la pólvora, artillería y vituallas a bordo. La pólvora se sacó primero: como siempre, la principal preocupación de Recalde era la capacidad de combate de sus barcos, por lo que él personalmente se encargó de supervisar esta operación. Luego siguió con la artillería y las vituallas, entre ellas el pan y el vino. En un momento como aquel, cuando él y sus camaradas se encontraban medio muertos a causa de las privaciones y la enfermedad, y toda esperanza parecía perdida, trasladar los pesados cañones de un barco que se estaba hundiendo a otro que estaba dañado, en unas condiciones marítimas tan difíciles, para llevarlos de vuelta a España y que volvieran a entrar en acción, habla por sí solo de la férrea determinación y el inquebrantable espíritu de Recalde y sus hombres.[12]

El 26 de septiembre, Recalde ordenó quemar el San Juan Fernandome. Para entonces, Aramburu había utilizado cuerdas y palos para sacar a su San Juan Bautista del fondeadero de Blasket a través del peligroso pasaje por el cual había llegado, entre los arrecifes occidentales. Recalde y los dos pataches consiguieron salir el 28 de septiembre, «y fue de suerte que la nao no pudo arribar contra el aguaje. Y fuimos a embestir con una punta y llegamos a término que desde el galeón se podía saltar a tierra que fue uno de los mayores milagros que se ha visto el salvarnos». Los cuatro barcos consiguieron llegar a salvo a España.

La galeaza Zúñiga

Otro barco de la Armada tuvo un regreso igualmente milagroso a

España, aunque llevó mucho más tiempo. El Zúñiga había conseguido mantener el ritmo del San Martín hasta el 2 de septiembre, cuando el timón volvió a romperse y esto hizo que se quedara atrás. Aunque los que iban a bordo estaban desesperadamente escasos de alimento y agua, Medina Sidonia no podía prestarles ninguna ayuda y simplemente les dijo que «hicieran lo que pudieran». Cinco días después, se encontraron con Recalde y su grupo de rezagados, pero se les aconsejó continuar derechos hasta La Coruña o cualquier otro puerto que pudieran encontrar.

El 15 de septiembre, todavía a merced del viento debido al timón roto, «por falta de carne y de agua, y en parte por error debido a la falta de pilotos», la galeaza buscó refugio en la bahía de Liscannor (en el condado de Clare), «un lugar muy peligroso del que es difícil escapar». Tras capear el gran temporal del 21 de septiembre, dos hombres llegaron a la orilla «haciéndose pasar por comerciantes, con la esperanza de conseguir carne y agua a cambio de dinero sin levantar sospechas». Se encontraron con «salvajes partidarios de Inglaterra», no queriendo «dejarnos hacer agua ni darnos por nuestro dinero otro recaudo, forzados de la necesidad tomamos las armas y por fuerza nos proveímos de lo que» les faltaba —el único ejemplo conocido de personas de la Armada que emplearan la violencia contra los irlandeses—. Algunos de ellos fueron capturados y ejecutados. Uno llevaba una copia de las instrucciones de navegación de Medina Sidonia para volver a España, que sus captores tradujeron y enviaron a Londres (véase el capítulo 14).[13]

Tras pasar una semana reponiendo existencias y reparando el timón, la galeaza regresó remando a mar abierto, donde puso rumbo al sur hasta que, una semana después, vientos adversos en la latitud de las islas Sorlingas la alejó hacia el este. El 4 de octubre, «sin género de bastimento ni gota de agua, y si un día más tardaran, perecieran de hambre», el Zúñiga se aproximó al puerto francés de El Havre; pero con «el timón y las vergas rotas y anegándose toda», encalló en el banco de arena del puerto.[14]

No fue el primer barco de la Armada en hacerlo. Cuatro días antes de salir de La Coruña, el Santa Ana, buque insignia de la escuadra de Vizcaya, perdió el contacto con el cuerpo principal de la flota y acabó anclando en el fondeadero de El Havre. Cuando el duque de Parma se dio cuenta de su situación, ordenó el desembarco de los 50.000 ducados en oro que transportaba y su salida inmediata hacia La Coruña; pero antes de que pudiera zarpar, llegó una flotilla de ocho navíos de guerra ingleses, reabastecidos tras la batalla de Gravelinas. El 11 de septiembre lo estuvieron bombardeando, «desde el amanecer»

hasta las dos de la tarde, causando tantos daños que ya no pudo maniobrar. Una semana más tarde, una tormenta llevó al Santa Ana a la orilla, donde naufragó.

Un mes después, unos barcos de la localidad libraron al Zúñiga de este destino, arrastrándolo hasta ponerlo a salvo, y el barco pasó seis meses en El Havre siendo reparado. El recuento de los presentes a su llegada era de 204 soldados, 85 marineros y 175 remeros, pero su número no tardó en reducirse. Primero, los remeros protagonizaron una huida en masa, y aunque la mayoría fueron capturados de nuevo y puestos bajo vigilancia en el barco, el gobernador de la ciudad insistió en que 16 franceses que había entre ellos debían quedar libres. A continuación, más de 20 soldados, liderados por su teniente y 2 sargentos, desertaron y pusieron rumbo a casa. La desdicha continuó persiguiendo al barco: dos de los capitanes se apropiaron de un dinero que era para sus hombres, y las tormentas frustraron tres intentos de zarpar hacia España. Hasta agosto de 1589, tras haber arrojado por la borda 12 cañones y la mayor parte de sus municiones, la galeaza no consiguió regresar a casa.

Más naufragios de la Armada en Irlanda

La galerna del 21 de septiembre hizo naufragar a otros dos barcos de la Armada en aguas irlandesas. El Gran Grin fue conducido a la bahía de Clew, en el condado de Mayo. Se hundió frente a la isla de Clare, y aunque 200 hombres que iban a bordo perecieron ahogados, sus oficiales consiguieron llevar a tierra a 100. Durante algún tiempo se quedaron en la isla, como virtuales prisioneros de Dowdarra Roe O'Malley, y cuando algunos hicieron un animoso intento de escapar robando los botes de sus captores, los O'Malley los mataron. A unos pocos caballeros «se los libró de la espada hasta que pudiera recibirse la orden del virrey acerca de cómo proceder contra ellos». Sin duda, este aplazamiento elevó sus ánimos, pero finalmente el virrey *[Lord Deputy]*, sir William Fitzwilliam mandó la «instrucción especial» de que fueran «ejecutados igual que el resto», por lo que también murieron.[15]

El raguseo San Nicolás Prodaneli probablemente se hundió cerca, en Toorglass, en la península de Curraun. Solo 90 de los 300 hombres a bordo lograron llegar a tierra, y la mayoría fueron ejecutados de inmediato. Sus captores perdonaron en un principio la vida de dos capitanes de infantería españoles «y de cinco o seis chavales y hombres jóvenes holandeses», a los que, «una vez pasada toda la furia y el acaloramiento de la justicia […], por respeto, fueron devueltos a la flota contra su voluntad»; pero, por orde n expresa de Fitzwilliam,

también acabaron ejecutados. Cuando unos 500 prisioneros de la Armada fueron rescatados y repatriados desde Dartmouth en 1590, solo dos de ellos procedían del San Nicolás Prodaneli.[16]

El destino de los que iban a bordo de otros tres navíos de la Armada naufragados en Connacht fue igualmente nefasto. La urca Ciervo Volante se hundió junto a la costa norte del condado de Mayo, posiblemente en Inver, Broad Haven; el Falcón Blanco Mediano, otra urca, se fue a pique en una pequeña isla cerca de Inishbofin (condado de Galway); y el Concepción (de Vizcaya) se hundió cerca de Mace Head (condado de Galway), en un lugar tradicionalmente denominado Duirling na Spainneach («Desembarco Español»). Un cacique local prestó ayuda a los 20 supervivientes en un primer momento, pero, más tarde, preocupándose más por su propia supervivencia, se los entregó a sir Richard Bingham, gobernador de Connacht. La mayoría de los que iban a bordo de estos tres barcos se ahogaron, y al resto los mataron —a algunos, instantáneamente: un tal Melaghlin McCabb asesinó a 80 supervivientes en la playa con su hacha de guerrero irlandés—. Bingham agrupó a otros supervivientes y los mantuvo encarcelados en la ciudad de Galway hasta primeros de octubre, excluyendo solo a «diez de los mejores» para pedir rescate por ellos y marchando con el resto —en torno a unos 300 hombres— a un monasterio agustiniano situado a las afueras de la ciudad, donde todos fueron ejecutados y arrojados a una fosa común. El testamento final dejado por uno de estos desdichados prisioneros ha llegado hasta nosotros. Don Antonio de Ulloa y Sandoval especificaba con todo detalle las misas que había que decir por su alma durante los siguientes veinte años en varias iglesias de su ciudad natal, antes de declarar su única herencia: 100 ducados para su primo y su «señor tío», a quienes «perdón pido de cuantos males les he hecho». La interrupción del testamento a mitad de frase resulta estremecedora: «El verdugo no me da más lugar de…» (imagen 54).[17]

Don Luis de Córdoba, que orgullosamente había portado el estandarte de la campaña por las calles de Lisboa el 25 de abril, fue uno de los pocos que consiguió salvarse de la masacre (tal vez porque no hizo mención a su papel de portador del estandarte y mintió sobre su hermano mayor, el marqués de Ayamonte, de quien se limitó a decir a sus captores que era «un caballero de 1.000 ducados al año»). Don Luis tuvo más suerte de lo que podía imaginar. Bingham se vanaglorió de que, de los «15 o 16 barcos que habían naufragado en la costa» de Connacht, «han muerto 6.000 o 7.000 hombres, de los cuales se han pasado por la espada o ejecutado de uno u otro modo a 700 u 800 o más». De los prisioneros de la Armada rescatados y repatriados

en 1590, solo cinco eran supervivientes del Falcón Blanco (tres soldados españoles, un marinero alemán y un grumete de doce años de Danzig), y solo dos lo eran del Ciervo Volante.[18]

La catástrofe también se cernió sobre tres buques mercantes de la escuadra de Levante de Bertendona: el Juliana, el Lavia, y el Santa María de Visón. Tras perder el contacto con el buque insignia mientras iban rodeando Escocia, se unieron al grupo de rezagados de Recalde, pero el 7 de septiembre perdieron el contacto. Una semana después, los tres anclaron muy cerca de la isla de Inishmurray, en el extremo sur de la bahía de Donegal, para llevar a cabo reparaciones, reponer existencias y «pasar la gente de La Juliana a las demás naos, por irse perdiendo». La localización era peligrosa, desprotegida y expuesta a todos los vientos, excepto el del este. El cabo de Erris, que había que superar antes de dirigirse hacia el sur, quedaba a 80 kilómetros al oeste.[19]

El juez abogado de la Armada, don Martín de Aranda, navegaba a bordo del *Lavia* con Francisco de Cuéllar, privado de su mando y bajo arresto tras la debacle de Gravelinas. De todos los relatos escritos por supervivientes de la Armada, sin duda el más detallado y dramático es la larga carta escrita por Cuéllar a un amigo tras llegar sano y salvo a Amberes más de un año después.

Los tres barcos continuaban atrapados en el expuesto fondeadero cuando, el 21 de septiembre:

> vino tan gran temporal en travesía, con mar por el cielo, de suerte que las amarras no pudieron tener ni las velas servir, y fuimos a embestir con todas tres naos en una playa llena de arena bien chica, cercada de grandísimos peñascos de una parte y de otra, cosa jamás vista, porque en espacio de una hora se hicieron todas tres naos pedazos, de las cuales no se escaparon trescientos hombres y se ahogaron más de mil, y entre ellos mucha gente principal, capitanes, caballeros y otros entretenidos.[20]

La galerna había llevado a los barcos hasta la playa de Streedagh, de más de tres kilómetros de largo, con dunas formadas por el viento y una laguna al fondo, situada a una distancia de 16 kilómetros al norte de Sligo (imagen 55). Encallaron en la arena, a menos de doscientos metros de la orilla, donde las olas batían y golpeaban en sus cascos. Muchos de los que iban a bordo intentaron escapar, pero el gran calado de sus barcos hizo que encallaran en seis o más metros de aguas agitadas por el viento, con enormes pedazos rotos del barco cayendo y dando vueltas por todas partes. Don Diego Téllez Enríquez, maestre de campo del tercio de Sicilia después de la pérdida de don Diego Pimentel, a quien Cuéllar llamaba «el Corcovado», se había

encerrado con cerrojo bajo la cubierta del barco con tres compañeros y 16.000 ducados en joyas y monedas. El barco fue dejado a la deriva con la esperanza de que el viento lo llevara hacia la orilla, pero cuando 70 supervivientes presos del pánico subieron a bordo, volcó. El barco llegó a la orilla boca abajo, y los náufragos que estaban en la playa lo abrieron a hachazos. Para entonces, tres de sus ocupantes estaban muertos, y don Diego expiró mientras le arrancaban su ropa y sus objetos de valor.

Cuéllar era presa de la indecisión. No sabía nadar, y la muerte parecía segura si permanecía en el Lavia, prácticamente deshecho; pero sus perspectivas si llegaba a tierra no eran mejores. La playa, observó, estaba «llena de enemigos que andaban danzando y bailando de placer de nuestro mal, y que en saliendo alguno de los nuestros a tierra, venían a él 200 salvajes y otros enemigos, y le quitaban lo que llevaba hasta dejarle en cueros vivos y sin piedad ninguna los maltrataban y herían, todo lo cual se veía muy bien de los rotos navíos».

En un instintivo intento de supervivencia, Cuéllar y Aranda agarraron la tapa de una escotilla que se había soltado y se lanzaron a las olas. Casi inmediatamente, una se les echó encima, haciendo que Cuéllar y su improvisada balsa se hundieran y este chocara con un trozo de madera que le hizo un corte en las piernas. Pero Cuéllar consiguió salir a la superficie y recuperar la tapa de la escotilla. Aranda, en cambio, con el peso añadido de las monedas que llevaba cosidas a las ropas, no pudo volver a agarrarla. Como muchos otros, se hundió hasta el fondo y se ahogó.

Cuéllar llegó a la playa cubierto de sangre, pero de algún modo consiguió escapar de la atención de los ladrones de cadáveres que se paseaban entre los cuerpos tirados por toda la arena, despojándolos de todo lo que poseían y dándoles garrotazos si ofrecían la más mínima resistencia. Palmo a palmo, sufriendo agudos dolores, Cuéllar consiguió llegar arrastrándose hasta el, comparativamente, mejor refugio que ofrecían las dunas. Poco después:

> se llegó a mí un caballero muy gentil mozo en cueros, y venía tan espantado que no podía hablar ni aun decirme quién era; y a este tiempo, que serían las nueve de la noche, ya el viento era calma y la mar se iba sosegando. Yo estaba a la sazón hecho una sopa de agua, muriendo de dolor y de hambre, sino cuando vienen dos, el uno armado y el otro con una gran hacha de hierro en las manos, y llegáronse a mí y al otro que conmigo estaba, que callábamos como si no tuviéramos mal ninguno, y ellos se dolieron de vernos, y sin hablarnos palabra, cortaron muchos juncos y heno, y nos cubrieron muy bien y luego se fueron a la marina a descorchar y romper arcas y lo que hallaban, a lo cual acudieron más de dos mil salvajes e ingleses que había en algunos presidios por allí cerca.[21]

Cuéllar cayó entonces en un profundo sueño, del que se despertó durante la noche, para encontrarse con que su compañero había muerto y la caballería inglesa galopaba por la playa para llevarse el botín del naufragio y matar a cualquier posible superviviente. Así permaneció, sin ser descubierto, hasta la mañana siguiente, que fue dirigiéndose sigilosamente hacia el interior para iniciar su largo y peligroso viaje hacia la salvación.

Unas semanas más tarde, Fitzwilliam pasó cabalgando por la playa y vio «la bahía en la que algunos de esos barcos habían naufragado y donde, según yo oí, no mucho antes habían yacido los cuerpos de 1.200 o 1.300 de los muertos». Esparcidos por toda la playa, vio restos de madera de tres naufragios «con la que se podrían haber construido cinco de los barcos más grandes que yo hubiera visto nunca, además de grandes botes, cadenas y cordajes pertenecientes también a estos, y algunos mástiles, de un tamaño y longitud que yo jamás había imaginado que podían llegarse a construir». El virrey no exageraba. El gran timón del Juliana, descubierto en 1985 por arqueólogos submarinos entre las movedizas arenas de Streedagh, medía casi once metros de largo.[22]

Cuéllar buscó primero refugio en la abadía de Staad, un pequeño monasterio situado a unos tres kilómetros hacia el interior, pero cuando llegó, «le hallé despoblado y la iglesia y santos quemados y todo destruido, y doce españoles ahorcados dentro de la iglesia por mano de los luteranos ingleses». Tras salir corriendo del espantoso lugar, entró en un gran bosque, donde encontró a «una mujer de más de ochenta años, bruta salvaja», escondiendo a sus vacas de las tropas inglesas acuarteladas en su aldea. Confuso, regresó a la playa en busca de comida, y allí encontró y enterró el cadáver de don Diego Téllez Enríquez, el Corcovado. Luego, descalzo y muy dolorido, fue cojeando tierra adentro, hasta que tres hombres y «una mujer extremadamente bella, de unos veinte años» le quitaron «una cadena de oro de valor de poco más de 1.000 reales» (100 ducados), e hicieron pedazos su jubón para encontrar las 45 monedas de oro allí escondidas. Después de eso, lo trataron más amablemente y le vendaron las heridas. Algo recuperado, continuó avanzando hacia el interior montañoso, donde «había buenas tierras que eran de un gran señor salvaje, muy grande amigo del rey de España». Por el camino, se refugió en una aldea desierta junto a un lago (casi con toda seguridad, Glencar), donde encontró a otros fugitivos españoles. El grupo se abrió camino hacia el territorio de otro «señor salvaje, muy valiente soldado», sir Brian O'Rourke, enemigo declarado de los ingleses. Allí Cuéllar se quedó

durante algunos días, antes de dirigirse al castillo de otro «grande enemigo de la reina de Inglaterra y de sus cosas»: el clan MacGlannahie [McClancy], cuyo bastión principal era el célebre e inexpugnable castillo isleño de Rossclogher, en el lago Melvin.

Cuéllar había elegido bien. No solo sus modales españoles y su afición por leer la buenaventura en la mano cautivaron a las señoras, incluida la esposa de McClancy («muy hermosa por todo extremo»), sino que las armas y municiones que él y sus camaradas habían conseguido reunir de entre los restos del naufragio, por no hablar de su experiencia profesional, suponían una ayuda muy bienvenida para los recursos militares de McClancy. El momento era además muy oportuno. Harto de aguantar durante años el robo de ganado y el comportamiento en general rebelde de los McClancy (agravado entonces por la ayuda prestada a los españoles), el virrey se encontraba en ese momento congregando una fuerza especial de 1.800 hombres en Dublín con el fin de aniquilar al problemático clan. La respuesta defensiva de McClancy fue simple. Él y su gente se esconderían en las montañas que ellos tan bien conocían y no volverían a aparecer hasta que los ingleses se fueran a su casa a pasar el invierno (por entonces era ya noviembre). La de Cuéllar fue más arrojada: llenar Rossclogher de mosquetes, munición y suministros para seis meses y resistir allí con ocho camaradas casi indefinidamente. Y así lo hicieron. Al carecer de artillería, y teniendo que cruzar una franja de agua de casi 200 metros a plena vista de los nueve francotiradores apostados en lo alto de las almenas de Rossclogher, el virrey no podía hacer mucho, salvo ahorcar a los dos prisioneros españoles a la vista de los defensores, una atrocidad con la que solo consiguió afianzar aún más la determinación de estos últimos. Las nevadas invernales empezaron a caer muy pronto aquel año, y tras 17 días terribles, el congelado y enlodado ejército inglés tuvo que ir desandando a duras penas el camino de vuelta a Dublín. El complacido McClancy salió entonces de las colinas y ofreció a Cuéllar la mano de su hermana en matrimonio. Aunque sin duda halagado por el gesto, el capitán español declinó con delicadeza la proposición y a la mañana siguiente se escabulló sigilosamente. El resto del viaje de Cuéllar fue menos azaroso. Tres semanas después llegó a la costa norte de Irlanda, donde, ayudado por el jefe O'Cahan (en cuya aldea volvió, donde «las más de las mujeres son muy hermosas», hizo amistades), se preparó para cruzar a Escocia, lo que hizo en abril de 1589 en lo que describió como *«una pobre barca»* —probablemente un *curragh*, una pequeña embarcación cubierta con pieles de animales que, pese a su frágil apariencia, demostró ser un excelente medio de navegación

marítimo.[23]

Pocos más sobrevivieron a los naufragios de la playa de Streedagh. Puede que una docena escaparan a Escocia; dos capitanes pagaron un rescate de 600 ducados cada uno; y entre los prisioneros de la Armada rescatados en Dartmouth en 1590 había solo siete hombres del Lavia, cinco del Juliana y tres del Santa María de Visón. Casi todos estos prisioneros tenían una «herida en medio de la frente», probablemente de cuando llegaron a tierra, pero bastante afortunados fueron con haber sobrevivido, dado que los tres barcos habían zarpado de La Coruña con más de 1.000 hombres a bordo.[24]

No obstante, a ellos les fue mejor que los que iban a bordo de los tres barcos que fueron sucesivamente comandados por don Alonso de Leyva. Su buque insignia no oficial, el mercante genovés Rata Santa María Encoronada, había estado presente en lo más crudo del combate en las batallas del Canal, pero en ese momento, al igual que sus navíos hermanos levantinos, no fue capaz de seguir el ritmo del buque insignia. Además, como muchos de los otros mercantes mediterráneos, había sufrido graves daños por los culatazos de su propia artillería.

El 17 de septiembre, el deteriorado Rata se encontraba en la bahía de Blacksod, en el condado de Mayo. Leyva había decidido entrar en este ancho puerto para llevar a cabo las necesarias reparaciones y coger agua fresca; y tras enviar una partida de reconocimiento a tierra, fondeó en Fahy, una ensenada situada en el extremo sureste de una bahía famosa por sus rápidos cambios de marea. Cuatro días más tarde, la tempestad que había hecho naufragar tantos otros barcos de la Armada, llevó al Rata hacia las arenas de la bahía de Tullaghan, donde encalló sin remedio. En ese momento, Giovanni Avancini, el capitán del barco, y 14 marineros italianos se apropiaron egoístamente del bote del barco para ir a desembarcar a la orilla, donde lo abandonaron y huyeron tierra adentro. Esto obligó a don Alonso a «mandar hombres a tierra en toneles de madera vacíos, para recoger el bote, y así salvarse de ahogarse cuando el barco no aguantara más».

Tras haber transportado a sus hombres y sus armas ordenadamente hasta la orilla, Leyva prendió fuego al Rata y empezó a fortificarse cerca del castillo de Doona mientras valoraba detenidamente la situación. Poco después llegó la noticia de que la urca Duquesa Santa Ana había fondeado al otro lado de la bahía de Blacksod. Esta también había sufrido graves daños en acción y necesitaba reparaciones, así como comida y agua. Leyva y sus hombres abandonaron Doona y marcharon unos 40 kilómetros por tierra para llegar hasta la Duquesa, portando con ellos bienes «de

cualquier valor, como objetos de plata, vestimenta, dinero, joyas, armas y armaduras, y dejando atrás vituallas, artillería y otras muchas cosas». Sobrecargados y con filtraciones de agua, se hicieron a la mar, pero los vientos contrarios los empujaron hacia el norte y, tras cuatro días, Leyva decidió poner rumbo a Escocia. Ante la amenaza de otra tormenta, el barco ancló en la bahía de Loughros Mor, Donegal. Pero la galerna «partió en dos todas las cadenas de ancla, que cayeron al fondo, por lo que don Alonso y toda su compañía se vieron obligados a continuar hasta la costa llevando con ellos todos sus bienes y armaduras» una vez más.

Durante este proceso, Leyva resultó gravemente herido por el palo de un cabrestante, «hasta el punto de que ya no podía caminar ni montar a caballo»; en vista de ello, desde una silla de manos, se puso a dirigir los esfuerzos por encontrar una localización defensiva, y acabó eligiendo un castillo en ruinas situado en una isla de Kiltooris Lough. Probablemente esperaba mantenerse allí hasta que llegara ayuda de España, pero pronto empezó a escasear la comida, y cuando una semana más tarde se enteró de la noticia de que la galeaza Girona estaba en Calebeg, lo que hoy se conoce como bahía de McSween, Leyva decidió conducir a sus hombres durante casi 40 kilómetros por tierra para llegar hasta allí.[25]

Durante las siguientes dos semanas, Calebeg fue un hervidero de actividad, mientras los 1.300 supervivientes desmantelaban otro barco de la Armada, varado cerca, para proveerse de materiales con los que reparar el Girona. Una vez más, con tantas bocas que alimentar en una tierra estéril, las vituallas no tardaron en volver a escasear. Es posible que don Alonso se planteara negociar un alto el fuego, pero entonces llegaron los supervivientes del Trinidad Valencera y le describieron, con todo lujo de detalles, que «a don Alonso Luzón habían hecho tan gran traición, a su gente», después de que se hubieran rendido. «Los capitanes que estaban con el dicho don Alonso de Leyva le dijeron que morirían todos de hambre si iban en la galeaza», porque la sobrecargada y achacosa embarcación probablemente no podría sobrevivir a los peligros de navegar en mar abierto por el Atlántico, pero Leyva declaró «que antes quería morir en la mar como caballero que no supiese Su Majestad se había rendido a tan ruin gente». El 26 de octubre, el Girona partió, por tanto, hacia la neutral Escocia en lugar de hacia España.

Dado que el Girona no podía dar cabida a las dotaciones de tres barcos, Leyva decidió dejar que algunos hombres se las arreglaran por sí solos. Un marinero griego del Girona, «una pobre y desdichada criatura», afirmó que él «y muchos como él fueron expulsados de la

galeaza cuando don Alonso de Leyva fue recibido en ella», pero fueron los más afortunados. Cerca de la costa norte de Antrim, el mal diseñado timón del Girona se averió, haciendo que la embarcación chocara contra los salientes rocosos de Lacada Point, cerca de la Calzada del Gigante. Todos menos nueve de los 1.300 hombres apiñados a bordo perecieron entre las rocas cubiertas de algas. Los supervivientes —ocho españoles y un italiano— visitarían más tarde las playas cercanas al lugar del naufragio «para ver si conocía algunos de los ahogados; y halló muy muchos ahogados sin conocer a ninguno».[26]

Hoy en día sabemos, a partir de los objetos recuperados del lugar del naufragio, así como del testimonio de los supervivientes, que entre los muertos se encontraban Leyva y los 36 caballeros que formaban parte de su séquito; Thomas Perrenot, sobrino del cardenal Granvela, y 13 acompañantes; y el conde de Paredes con sus 12 criados.

A Giovanni Avancini y los otros italianos que abandonaron a Leyva en la bahía de Tullaghan y huyeron tierra adentro no les fue mejor. Un terrateniente local «los hizo prisioneros y les despojó de todo lo que tenían» antes de asesinarlos a sangre fría.

El galeón Tobermory

Una semana después de hundirse el Girona, la mayor parte de los aproximadamente 300 hombres que iban a bordo del San Juan de Sicilia (otro integrante más del malhadado escuadrón levantino) también perecieron a unos 160 kilómetros de distancia, en Escocia. El barco había prestado un distinguido servicio hasta la batalla final de Gravelinas, en la que, tras colisionar con el María Juan, un grupo de buques ingleses rodeó a ambos navíos y los bombardeó. El María Juan se hundió aquella misma noche, y el San Juan de Sicilia casi se fue a pique, porque «la flotilla enemiga disparó sus cañones con tan terribles consecuencias que solo la divina providencia» los mantuvo a flote, a pesar de algunos impactos «en lo alto y en lo bajo, y de proa a popa». Además, «el enemigo causó tanto daño que tuvimos que sustituir todas nuestras velas».

Pero ni siquiera con nuevas velas pudo el San Juan de Sicilia mantener el ritmo del buque insignia y, a finales de septiembre, echó el ancla en la bahía de Tobermory, un puerto natural de la isla de Mull, frente a la costa occidental de Escocia (imagen 56), para coger agua y provisiones, y hacer las reparaciones más urgentes. Sir Lachlan Maclean de Duart, el jefe del clan local, accedió a ayudar a los españoles a cambio de un precio modesto, pero poco convencional: el préstamo de una compañía de infantería española y de un par de

cañones de campaña para saldar disputas pendientes. Los oficiales del barco estuvieron de acuerdo, pero exigieron cinco rehenes a Maclean como garantía. Durante más de un mes, el barco permaneció en Tobermory, mientras se reparaba y se conseguían suministros (que posteriormente serían valorados en 8.000 ducados), en tanto que 100 veteranos españoles despachaban a los enemigos de sir Lachlan en tierra. Estos «saquearon, desvalijaron y causaron destrozos» en las islas adyacentes, «abriendo fuego traicioneramente, y de la forma más bárbara, vergonzosa y cruel, quemaron estas islas, con todos sus hombres, mujeres y niños dentro». Mientras tanto, acechaban otros peligros.

Para minimizar riesgos, Maclean había informado de la llegada del San Juan al rey Jacobo, que estaba en Edimburgo. El embajador inglés en Escocia, William Asheby, comunicó de inmediato esta noticia a Londres, sugiriendo que uno de los barcos de la reina «podía hacerse con el premio que constituía este barco, ya que se cree que lleva muchas riquezas». Dos semanas después, recibió la impactante noticia: «El barco español» había sido «incendiado, como aquí se informa, por la traición de los irlandeses [escoceses de lengua gaélica], y casi todos los hombres que iban dentro han muerto consumidos por el fuego». Otro informador no tardó en confirmar la noticia: una explosión había matado a los cinco rehenes tomados de Maclean, dos capitanes y todos los soldados y marineros a bordo. «No se salvó nada de lo que en ese instante iba en el barco; y lo que no ardió entonces está ahora hundido bajo el agua.» Solo los hombres que habían desembarcado para luchar contra los enemigos de Maclean sobrevivieron.[27]

La causa de la devastadora explosión del 5 de noviembre de 1588 está envuelta en el misterio. Un relato español posterior hablaba del encendido accidental de una pólvora que se había puesto a secar en cubierta, pero una narración inglesa escrita pocos meses después del hecho afirmaba que «John Smollett, un hombre que gozaba de gran confianza entre los españoles, entró en el barco y lanzó una hila sobre la pólvora y se marchó». Smollett era, al parecer, un comerciante de Dumbarton que puede que fuera también un agente inglés encubierto. Asheby sugirió lo mismo cuando informó a Walsingham enigmáticamente de que «la persona que dejó la mecha [explosiva], de quien oímos decir que venía Inglaterra, fue un hombre que su señoría conoce, llamado Smollett».

En diciembre, Asheby informó de la llegada a Edimburgo de «18 españoles a los que habían salvado del barco incendiado en la isla de Mull». Uno de ellos era Juan de Soranguren, que había servido a bordo del María Juan y que, justo antes de que se hundiera, había

pasado al San Juan de Sicilia. Estaba en cubierta cuando la pólvora explotó: «Y el suplicante con la fuerza de la pólvora fue arrebatado en el aire y cayó sobre la mar, y como no recibió daño en su persona saltó a nado a tierra en Escocia». Seis meses después, consiguió pasaje a Noruega, donde se unió a otro grupo de supervivientes de la Armada.[28]

La pérdida de navíos de la Armada junto a las costas de Irlanda y Escocia fue aún mayor entre las galeazas y buques mercantes que entre los galeones de guerra, y mayor entre los mercantes del Mediterráneo que entre los construidos en el litoral atlántico.

Tabla 15.1. Porcentajes de supervivencia

Escuadrón	Total de barcos salidos de La Coruña	No llegaron al Canal	Capturados, encallados o hundidos en el Canal	Naufragados o desaparecidos en el viaje de regreso	Regresados	% perdidos	Perdidos o dañados durante el regreso o al poco tiempo del regreso	% perdidos a finales de 1588
Portugal	11	—	2	1	8	27 %	—	27 %
Castilla	16	–	—	4	12	25 %	—	25 %
Galeras	4	4	—	—	4	0	1	25 %
Galeazas	4	—	1	1	2	50 %	—	50 %
Vizcaya	14	1	1	1	11	21 %	—	21 %
Andalucía	11	—	1	1	9	18 %	—	18 %
Guipúzcoa	14	—	1	2	11	21 %	1	29 %
Levante	11/12	—	—	8	3/4	73/75 %	1	82 %
Urcas	22	1	—	9	12	45 %	1	50 %
Pataches y zabras	23/26	1	—	4	18/21	22/19 %	—	22/19 %
Total	128/132	7	6	31	91		4	

Regreso de los supervivientes a España

Al me nos dos barcos de la Armada acabaron en Noruega. Uno, de nombre desconocido, naufragó al parecer cerca de Trondheim; otro, el Santiago, una vieja urca flamenca, desembarcó cerca de Bergen (imagen 57). El Santiago había llevado a bordo mulas para acarrear los cañones de asedio, a sus adiestradores, y a 32 soldados españoles casados y a sus esposas.

El Santiago sufrió de las tormentas hasta que «por haberse abierto la dicha urca, con que nos íbamos anegando, dando de noche y de día a la bomba, y faltos de agua y abastimientos», se resolvió correr «a la Noruega por la tierra más vecina». Pero al barco le había entrado tanta agua que ya no respondía al timón. Cuando se aproximaba a los estrechos fiordos que conducen a Bergen, chocó contra unas rocas y se hundió. Los 100 españoles que llegaron a tierra consiguieron salvar

diez barriles de pólvora y otras municiones, que ofrecieron a cambio «del alquiler de un barco que pudiera llevarlos hasta las tierras del rey Felipe»; pero el capitán del barco se negó a transportarlos. Algunos supervivientes zarparon en diciembre y fueron rodeando Escocia e Irlanda, hasta llegar a Lisboa en enero de 1589; el resto alquiló otro barco para que los llevara a España, pero este se fue a pique junto a la costa de Dinamarca. El oficial superior de infantería Alonso de Olmos condujo a 32 soldados, sus esposas, 3 marineros y 12 jóvenes muleros hasta Hamburgo, «adonde les fue forzado apartarse, cada uno por su parte, para mejor pasar por ser algunas tierras dudosas de pasada». El propio Olmos se dirigió hacia Génova, donde encontró un barco del que desembarcó en Alicante en julio de 1589, un año después de su salida de La Coruña. Las quejumbrosas peticiones al gobierno reclamando el pago de atrasos salariales y gastos de viaje dejan constancia de las odiseas individuales de los otros supervivientes del Santiago.[29]

Solo un navío de la Armada naufragó en la costa de Inglaterra: el barco hospital San Pedro Mayor. Las tormentas en el Tajo y de nuevo cerca de La Coruña habían causado graves daños, y cuando anclaron junto a Calais, el capitán, el piloto y varios marineros saltaron del barco al amparo de la oscuridad. Tras la batalla de Gravelinas, el San Pedro perdió contacto con el buque insignia y navegó en solitario. El 28 de septiembre, con una desesperada necesidad de comida y agua, su tripulación fondeó frente a Kilrush, cerca de la desembocadura del río Shannon, donde vieron el casco quemado del Anunciada. Al día siguiente, diez hombres fueron a tierra y se encontraron con «algunas personas vestidas como salvajes que los recibieron con una bandera de tregua». Algunos de estos «salvajes» dominaban el latín, por lo que «cinco de ellos subieron a bordo del barco» para negociar un precio por el suministro de agua y comida. El proceso fue bien hasta que llegaron dos compañías de soldados ingleses que capturaron y despojaron de sus ropas a diez de los españoles que habían desembarcado y les hicieron marchar hacia Galway. Un propietario de tierras católico negoció un rescate de 200 ducados a cambio de cuatro de los prisioneros, e hizo todo lo posible por salvar al resto, pero sus captores insistieron en llevarlos a la ciudad de Galway, donde sir Richard Bingham los hizo ejecutar, junto con los supervivientes de otros naufragios.

Tras dos semanas comprando comida y cogiendo agua, el San Pedro partió para España, pero las tormentas pronto lo obligaron a volver a anclar. Cuando el tiempo mejoró, su tripulación se encontró con que no podía recuperar el ancla —la última que les quedaba, dado

que habían abandonado las otras junto a Calais—, por lo que se apresuraron a cortar la cadena y volver a zarpar hacia España. De nuevo, las tormentas los empujaron hacia el este «hasta encontrarnos con Plymouth a la vista». El 6 de noviembre, cuando se aproximaban a Hope Cove, cerca de Salcombe, en Devon, «chocaron con unas rocas, porque ya no nos quedaban anclas».

Los barcos ingleses rápidamente «llevaron a tierra a los hombres, unos 200 en total, a los que dejaron desnudos, pero sin causarles más daño». Después, los habitantes de la localidad saquearon el barco. Un magistrado informaría más adelante: «[El San Pedro] yace sobre una roca, lleno de agua hasta las cubiertas superiores […]. A su llegada a tierra se han producido algunas sustracciones de objetos de plata y ducados, tanto de las personas como de los cofres». El mismo magistrado predecía: «[El barco en sí] no será de gran valor; la artillería es toda de hierro, nada de bronce; el ancla está inservible»; y aunque había salido de España con «medicinas y material de botica por valor de hasta 6.000 ducados», el agua del mar había echado a perder la mayor parte. En todo caso, poco después, el barco, «debido al temporal, quedó hecho pedazos, esparcidos por toda la orilla».

Al principio, el Consejo Privado ordenó a los magistrados locales separar a las «personas de calidad» y hacer que los demás «españoles de nacimiento sean ejecutados y destruidos, y tratados conforme a la ley marcial, como los más perniciosos enemigos de su majestad y de su reino»; pero antes de que estas draconianas medidas pudieran llevarse a cabo, el Consejo se ablandó y autorizó la liberación de los prisioneros franceses, holandeses y alemanes, y posteriormente, de los portugueses, a condición de que se alistaran con las fuerzas de don Antonio, el pretendiente. También declaró que, ya que los soldados y los marineros españoles «habían sido conducidos hasta este reino por casualidad, y no venían con ningún propósito predeterminado», debían ser tratados como marineros náufragos. Así pues, las autoridades locales, y no la Corona, debían correr con los costes de su mantenimiento.

Esto retrasó su liberación. El Consejo ya le había indicado a Parma que la reina aceptaría un rescate de «15 ducados por hombre, en promedio», por los prisioneros de la tropa detenidos en Inglaterra, pero su enviado se vio atrapado tras las líneas enemigas y no pudo presentar su oferta durante varias semanas. Parma consideró este precio excesivo e hizo una contraoferta: el equivalente a un mes de salario por hombre, más el reembolso de unos gastos razonables (la norma para los prisioneros rescatados en las guerras de los Países Bajos). El Consejo Privado la rechazó y, finalmente, Parma accedió a

pagar 17 ducados por hombre, más gastos, porque (según explicó), aunque le parecía excesivo, «es justo aliviar y ayudar a los soldados y vasallos que han arriesgado sus vidas, con tanto amor y lealtad, al servicio de Dios y de su majestad». No todo el mundo en los Países Bajos mostró esta actitud benevolente. Los prisioneros del San Pedro sufrieron una humillación final cuando los oficiales que habían desertado del barco en Calais visitaron Inglaterra, «y cuando estaban presos los fueron a ver haciendo burla de ellos».[30]

En total, más de 2.000 soldados a bordo de la Armada escaparon a los Países Bajos españoles desde Inglaterra e Irlanda, y otros 800 más lo hicieron desde Escocia.[31] En diciembre de 1589, tres barcos zarparon de Dunkerque con una bandera de tregua para recoger más prisioneros a los que sus captores ingleses habían reunido en Dartmouth. Al mes siguiente, un comisionado especial, Carlos Longin, elaboró una lista de 494 hombres y muchachos de la Armada que él repatrió a España. Para demostrar exactamente cómo había gastado el dinero que le habían confiado, Longin confeccionó un registro en el que detallaba cuánto había recibido de él cada prisionero en concepto de rescate, la ración de comida diaria y la ropa nueva para el viaje de regreso a casa. También recopiló datos como la edad de cada hombre, su lugar de nacimiento, embarcación (y unidad, en el caso de los soldados), así como cualquier marca distintiva. El mayor contingente (casi la mitad) procedía del Rosario, y el siguiente en número (al menos 75 hombres), del San Pedro, en el que se incluían algunos supervivientes del San Salvador, muchos de los cuales mostraban aún quemaduras (Longin se refería a ellos como «los quemados»). Llegaron a La Coruña en febrero de 1590.

Longin no consiguió liberar a todos los prisioneros de la Armada que había en Inglaterra. Uno de los cautivos se identificó como un soldado ordinario llamado «Emanuel Alfonso, alto de cuerpo, de buen rostro», pero alguien debió de reconocerlo y denunciarlo, porque Longin tachó su entrada original en el registro y escribió al margen: «Se llama don Melchor de Pereda», un oficial de alto rango. Los ingleses exigieron entonces 1.000 ducados por su rescate, y Longin anotó: «Quedó por reservado por su culpa».[32]

La mayoría de los prisioneros de la Armada hechos en Escocia también tuvieron que pasar allí varios meses. Aunque técnicamente neutral en el conflicto entre Inglaterra y España, el rey Jacobo no tenía el más mínimo deseo de enemistarse con Isabel y hacer peligrar de este modo sus subvenciones. Es más, como le dijo al enviado que le transmitió el agradecimiento de la reina por su apoyo, si Felipe se imponía en Inglaterra, Escocia sería la siguiente; o, en la muy

expresiva frase de Jacobo: «Los favores del rey de España para con él [habrían] sido como los de Polifemo con Ulises: dejar que fuera el último al que se comiera».[33] La situación se complicó por una vehemente facción proespañola presente en Escocia, y Gómez de Medina, del Gran Grifón, como oficial de más alto rango de la Armada en el país, se convirtió en blanco de intrigas al poco de llegar a Edimburgo. Por un lado, Isabel exigía su extradición, basándose en que poseía un conocimiento detallado del Atlántico Sur; por otro, un grupo de católicos escoceses lo veían como un medio para conseguir el apoyo español para su causa. A principios de 1589, un agente inglés informó de que «don John de Medina y diversos capitanes de los españoles» gozaban de gran crédito entre «varios de los nobles de aquí»: «El domingo pasado cené con [el conde de] Bothwell, y encontré allí a cuatro capitanes españoles a los que tenía de visita». Muchos sospechaban de la lealtad de Bothwell hacia el rey antes incluso de que este proporcionara un pequeño navío a Gómez de Medina y le instara a «hacerle saber al rey español cuántos partidarios tiene en este país, y a proporcionarle 4.000 españoles, buena munición y mandos, así como una suma de dinero que se me puede hacer llegar por este conducto a la mayor brevedad». Gómez también llevó con él en el navío facilitado por Bothwell a 28 supervivientes del Grifón, incluidos los sacerdotes y expatriados irlandeses que habían venido con él desde España, hombres que no podían esperar piedad alguna si caían en manos enemigas.[34]

Pese a un encuentro muy de cerca con barcos ingleses, Gómez de Medina llegó finalmente a Cádiz, donde demostró ser un hombre de honor. Un barco mercante de Anstruther, la ciudad donde él y sus hombres habían desembarcado después de las desventuras vividas en las islas del Norte, había sido incautado por las autoridades del puerto, y su tripulación encarcelada por la Inquisición. Teniendo presente la ayuda que los supervivientes del Grifón habían recibido en este pequeño puerto de mar escocés, se dispuso a conseguir su liberación. Aunque Felipe rara vez interfería con la actuación de la Inquisición, en aquel momento instó al inquisidor general Quiroga «si hubiese algunos escoceses presos, y si mereciesen por sus culpas ser castigados», porque, de otro modo, «si allí hay algunos de los de la Armada, que pudiesen padecer si padeciesen estos». Al final, Gómez de Medina envió el barco de Anstruther de vuelta a su casa, con amables mensajes para sus benefactores protestantes.[35]

Gómez también se esforzó mucho por lograr la repatriación de la compañía de su propio barco, que continuaba varado en Escocia. Este no había compartido su estrategia de fuga con los dos capitanes que

habían navegado junto a él a bordo del Grifón, y, cuando estos supieron de su furtiva partida, censuraron su conducta. En una amarga carta al rey, se quejaron de que Gómez, «no mirando a lo que está obligado ni a que estas banderas son de Vuestra Majestad, [ha] fletado de secreto para sola su persona un navío que nos estaba prometido para este efecto, en el cual pudiera ir una de nuestras compañías». También rogaban que Parma enviara barcos lo bastante grandes para transportar a las tropas españolas, entonces repartidas por las ciudades de Lothian y Fife. Según William Asheby, aparte de los hombres del Grifón, la mayoría eran supervivientes de los naufragios irlandeses (incluido Cuéllar), junto con algunos recientemente llegados de Noruega, pero calculaban que «solo unos 400 hombres podían ser útiles. El resto, algunos enfermos, otros tullidos, [son] unos pobres desgraciados que nunca podrán volver a servir para nada». Además, añadía: «Muchos han muerto desde que llegaron aquí», y otros estaban «mejor de visita en las casas de los nobles de aquí de lo que estarán si siguen combatiendo en otras guerras, en las que muchos no querrán participar a partir de ahora».[36]

En aquel momento, dos galeones ingleses, el Vanguard y el Tiger, anclaron en la costa de Leith. En tiempos menos turbulentos, el rey Jacobo podría haberlo considerado un acto despótico por parte de su poderoso vecino, pero esta vez dio la bienvenida a los oficiales ingleses en su corte de Holyrood y proporcionó pases para que las tripulaciones desembarcaran y disfrutaran de los placeres de la capital escocesa. Los problemas no tardaron en llegar. Tras una fraternal parranda con escoceses y españoles en una taberna del puerto, se cruzó alguna palabra más alta que otra y, en la gresca posterior, un soldado español hirió de muerte a un trompeta inglés. La tormenta diplomática que esto desató amenazó con dar al traste con el delicado proceso de negociación de la repatriación de los españoles.

Entonces Isabel, inesperadamente, concedió un salvoconducto para Dunkerque a todos los españoles que estaban en Escocia, y Parma envió dinero para su travesía. Como Asheby había predicho, unos cuantos supervivientes de la Armada se quedaron donde estaban, «repartidos entre las casas de algunos nobles, prefiriendo llevar una vida de sirvientes, pero cómoda, en este país, que continuar en las guerras de Flandes, pasando peligros y necesidades»; y Maclean de Duart siguió conteniendo a las tropas españolas en el oeste. Pero el 4 de agosto de 1589, el grueso de los supervivientes zarpó hacia Flandes en cuatro barcos fletados en Escocia.[37]

En un principio todo iba bien. La garantía dada por Isabel fue escrupulosamente respetada mientras los barcos iban navegando por

la costa inglesa, pero como Cuéllar descubriría poco después:

> Tenía hecho el trato con los navíos de Holanda y Zelanda para que saliesen a la mar y nos aguardasen en la misma barra de Dunquerque, y allí nos pasasen a cuchillo sin que quedase vivo ninguno, lo cual los holandeses hicieron según que les fue mandado, que nos estuvieron aguardando mes y medio en el dicho puerto de Dunquerque, y allí, si Dios no nos remediara, con tenerles nosotros ganado el viento, a todos nos cogían.[38]

Al final, los holandeses capturaron solo un barco, y sin más, fueron lanzando a todo el mundo, ya fueran escoceses o españoles, por la borda. Los otros tres barcos encallaron en su intento por escapar y abrirse paso entre las olas bajo el intenso fuego de infantería de las lanchas cañoneras. Más de la mitad de los españoles murieron. Pero, una vez más, Cuéllar sobrevivió.

Las leyes de la guerra

Las bruscas variaciones en el trato a los prisioneros de la Armada por parte de sus captores requieren una explicación. Al salvajismo de este episodio del otoño de 1589 debemos contraponer las cordiales negociaciones entre Parma y los holandeses sobre el rescate de unos 200 supervivientes de la Armada seis meses antes. Y también la masacre de más de 1.000 supervivientes de la Armada en Irlanda en septiembre y octubre de 1588 se ve mitigada por el pacífico rescate de otros 500 en Dartmouth en enero de 1590.

En un principio, Isabel se alegró de que Dios hubiera «tenido a bien llevar a algunos de nuestros enemigos a esa parte de la costa de Irlanda donde (hacía no muchos años) tuvieron el mismo pago que ahora han recibido ellos». Se refería, obviamente, a la masacre de 1580 de la guarnición del Castello del Oro en Smerwick, que también había desembarcado, sin previa declaración de guerra, y cuyo sino había sido ampliamente divulgado en panfletos publicados por el impresor de su majestad Isabel (véase el capítulo 4). Dado que Bingham temía que los barcos de la Armada que se aproximaban a Connacht en 1588 transportaran una fuerza invasora, al igual que los barcos de Recalde habían hecho ocho años antes, se dio prisa en matarlos a todos antes de que pudieran recuperarse, reagruparse y arrollar a las aisladas guarniciones inglesas bajo su mando.[39]

Para justificar su brutal comportamiento, Bingham podía recurrir a las leyes de la guerra vigentes, que permitían emplear una fuerza letal contra el ataque por sorpresa de un enemigo, especialmente cuando (como en 1580 y de nuevo en 1588) ese enemigo no había

presentado una declaración formal de guerra. Ejecutar a los capturados «una vez pasada toda la furia y el acaloramiento de la justicia», en cambio, sí se consideraba un crimen de guerra. Incluso Bingham opinaba que aquellos hombres deberían ser perdonados y rescatados, pero Fitzwilliam se impuso y les hizo ahorcar mientras iba de camino a Connacht. Fitzwilliam envió además a un pelotón desde Dublín con órdenes de «efectuar una diligente búsqueda e investigación de los españoles e italianos que llegaran de la dispersa flota con el propósito de invadir el reino de su majestad, y detenerlos y apresarlos, y a continuación ejecutarlos según la ley marcial, sin tomar en consideración la persona de la que se tratara».[40]

El historiador militar Cyril Falls explicaba así estas acciones extremas: «Si los españoles, tras descansar y ser alimentados, hubieran salido de su cautiverio o sido rescatados por simpatizantes irlandeses, se habrían convertido en una mortal amenaza para el poder inglés». El propio Fitzwilliam expresaba sus temores si Ley va recibía refuerzos de España: «Solo sé que antes de que yo pudiera habérselo comunicado a sus señorías, su majestad se habría visto despojada de Irlanda». Su actitud no se suavizaría hasta nueve meses más tarde, cuando pagó diez libras esterlinas al «*signior* Aurelia Sappa» por llevar a «todos los italianos que quedaban en Dublín y habían formado parte de la extinta flota española, al no tener nada con lo que pagar sus gastos o transporte, para satisfacer sus necesidades con cargo a su majestad».[41]

También en Inglaterra las actitudes hacia los prisioneros de la Armada fueron ablandándose con el tiempo. Cuando llegaron los españoles a bordo del Rosario, uno de sus captores informó: «Nos habríamos alegrado mucho de que los hubieran convertido en perros *spaniels* nada más cogerlos», porque la caridad de «las personas con ellos (dadas las malas intenciones con las que habían venido) era muy escasa». Los magistrados locales encarcelaron a casi cuatrocientos prisioneros en un edificio situado en los terrenos de Torre Abbey, al que todavía hoy se sigue llamando Spanish Barn («Granero Español»), antes de devolverlos al Rosario bajo vigilancia para esperar su rescate.[42]

Estos hombres tuvieron suerte porque escaparon a las privaciones que sufrieron los que se quedaron con Medina Sidonia. El 8 de septiembre, junto a la costa irlandesa, los soldados de los barcos que iban con el duque recibieron una nueva remesa de pólvora, mecha y balas para sus arcabuces, «para que estuvieran preparados en caso de que el enemigo atacara»; pero escaparon de este peligro y, el 21 de septiembre (el día de la gran tormenta en el Atlántico Norte), el buque

insignia, con el casco atado con tres grandes calabrotes, y los pocos barcos que lo acompañaban avistaron la costa española. Los que iban a bordo «de puro contento, parecían niños, pero su alegría no duró mucho (porque las alegrías de este mundo rara vez lo hacen), ya que los pilotos no sabían dónde nos encontrábamos». De modo que continuaron navegando a lo largo de la costa hasta que, al día siguiente, alguien reconoció Santander. El duque disparó sus cañones para pedir ayuda, y llegaron dos pataches con pilotos. El duque saltó muy poco caballerosamente a uno mientras «la mayoría de los caballeros del buque insignia» saltaban al otro, y todos se dirigieron hacia la costa. Otros ocho barcos de guerra consiguieron seguir al San Martín, pero según contaba un jesuita portugués: «Todos los que entramos en el puerto de Santander estábamos enfermos y desfigurados» de hambre y sed —sin duda porque en los 45 días de travesía algunos solamente habían recibido las raciones correspondientes a 30 días, y unos pocos aún menos. Varios barcos se habían quedado sin agua para beber antes de llegar a España.[43]

Diego Flores también intentó saltar a un patache y escapar a la orilla, como el duque, pero sus camaradas oficiales lo obligaron a volver a embarcar y tomar el mando. Casi de inmediato, estalló otra tormenta; al fin, el 23 de septiembre, Flores condujo a 25 grandes embarcaciones a Laredo. Solo hubo una baja: la urca Doncella, que tan valientemente había rescatado a los hombres del San Felipe bajo el fuego durante la batalla de Gravelinas, se perdió a la entrada del puerto, «por no socorrerla» Diego Flores. Este mismo día, a 150 kilómetros al este, Miguel de Oquendo condujo a ocho barcos y dos pataches hasta los cercanos puertos de Pasajes y San Sebastián en tales condiciones «que sabe Dios cómo hemos llegado acá», mientras sus hombres «mueren como chinches». Otra embarcación, la zabra Nuestra Señora de Castro, se hundió con toda la tripulación cuando ya estaba a la vista de la costa. El 7 de octubre, el San Juan de Recalde y otros dos pataches hicieron su entrada en La Coruña; tres días después, el Regazona de Bertendona anclaba en Muros (Galicia); y, el 14, el San Juan Bautista de Aramburu llegaba a Santander.[44]

Juan Gómez de Medina hablaba sin duda por muchos supervivientes cuando le dijo al duque de Medina Sidonia: «Si yo quisiese decir a vuestra señoría las calamidades que he pasado después que no le pude seguir, gastaría mucho volumen». El maestre del San Juan de Recalde comentó algo similar para concluir su breve relato del viaje: «No diré más, porque no tengo papel bastante para contar todas las cosas terribles que nos han sucedido». ¿Qué había ido mal?[45]

CAPÍTULO 16

Análisis del fracaso

El gran plan de Felipe había fracasado —su Armada no llegó nunca a «darse la mano» con las tropas de Parma, y menos aún llegaron a desembarcar—, pero la flota de Isabel también había demostrado debilidades. Consiguió evitar la invasión planeada, pero demostró ser incapaz de dejar tan inutilizada a la Armada como para impedir que volvieran nunca. ¿Qué es lo que explica estos fracasos por ambas partes?

La naturaleza del fracaso en la guerra

En su trascendental estudio de 1990, *Infortunios militares: la anatomía del fracaso en la guerra*, Eliot Cohen y John Gooch distinguen tres categorías de infortunio militar: el fracaso de no aprender del pasado, el fracaso de no prever futuros desarrollos y el fracaso de no adaptarse a las circunstancias inmediatas en el campo de batalla. Sugieren, además, que, si solo se da lo primero o lo segundo, lo que denominan un *fracaso simple,* a menudo puede superarse mediante una hábil adaptación. El fracaso simultáneo en el aprendizaje y la previsión, que ellos llaman *fracaso acumulativo*, resulta más difícil, pero no imposible de remontar. Pero el *fracaso en adaptarse* puede producir un desastre de tal alcance que la recuperación resulte imposible. Apliquemos su marco teórico a los protagonistas de la campaña de la Armada.

Como Cohen y Gooch apuntan: «Algunas personas nunca aprenden. Tras haber experimentado el desastre una vez, continúan incurriendo exactamente en los mismos patrones de conducta imprudente hasta que el desastre vuelve a visitarlos una vez más».[1] Este fue sin duda el caso de Felipe II a partir de 1588 (véase el capítulo 18), pero no antes. Por el contrario, su estrategia con la Armada se basaba en importantes lecciones aprendidas de operaciones anfibias recientes. En 1580 sus barcos y sus tropas habían llevado a cabo un asalto conjunto con un éxito espectacular: una flota compuesta mayoritariamente de barcos mercantes embargados logró en «darse la mano» con el ejército en Setúbal, en la costa atlántica, justo al sur del Tajo, y transportó de manera segura a 15.000 soldados y 22 cañones de asedio a través de la boca del estuario, una distancia de algo más de 100 kilómetros. Poco después de desembarcar, el ejército ganó una batalla y se dirigió a capturar primero Lisboa, y

luego el resto de Portugal. Solo el archipiélago de las islas Azores, a unos 1.600 kilómetros al oeste de Lisboa, se le resistió, y cada uno de los tres años siguientes, Felipe envió una expedición anfibia para conquistarlas. Según el rey, que llevó a cabo una inspección personal, la primera fuerza especial comprendía «una armada de 14 o 15 galeones y naos y carabelas con 1.000 españoles y 1.000 alemanes» comandada por don Pedro de Valdés. Su tentativa de tomar la isla de Terceira fracasó ignominiosamente debido a que la fuerza era insuficiente.

Santa Cruz capitaneó la segunda expedición en 1582, pero partió antes de que un escuadrón de barcos vizcaínos al mando de Recalde y un escuadrón de galeras de Cádiz pudieran llegar a unirse a él. Sus 30 barcos de guerra se enfrentaron por tanto a una flota enemiga de un tamaño del doble de la suya, y aunque el marqués se impuso en una batalla librada junto a la isla de São Miguel, 224 de sus hombres perecieron, y otros 550 resultaron heridos. El enorme daño infligido al vicebuque insignia San Mateo le impidió formar parte de la tercera expedición al año siguiente, en la que Santa Cruz condujo hasta Terceira a 15.000 hombres a bordo de 98 barcos (entre los que se incluían 12 galeras, 2 galeazas, 5 galeones portugueses y 17 buques mercantes mediterráneos embargados). Tras vencer una animosa defensa, consiguieron el control de toda la isla y volvieron triunfantes a Lisboa. Las lecciones evidentes, de cara a una futura operación anfibia, fueron por tanto neutralizar o derrotar cualquier oposición naval para poder desembarcar a salvo una fuerza militar arrolladora. Esto es exactamente lo que Felipe ordenó hacer a la Armada.[2]

Sus enemigos ingleses contaban con menos precedentes tácticos de los que aprender, dado que el último despliegue completo de una flota había tenido lugar en 1559, cuando, tras apenas un año de reinado, Isabel había ordenado a William Winter impedir que el régimen filo-francés en Escocia se impusiera sobre sus aliados protestantes. Winter condujo una flota de 29 navíos (14 de ellos, barcos de la reina) hasta el estuario de Forth con órdenes de que, «si sorprendía y derrotaba convenientemente a la flota francesa», podía atacarla «con toda la fuerza posible, con cañones, fuego o de cualquier otro modo», clara evidencia de que los expertos navales ingleses ya tenían la artillería a distancia y los brulotes como procedimientos operativos comunes.[3] Aunque Winter no hizo nada de esto, consiguió mantener su flota en sus puestos durante siete meses —una notable hazaña—. Dos décadas más tarde, zarpó rumbo al suroeste de Irlanda, dirigió un bombardeo de artillería con seis de los barcos de la reina hasta conseguir que la guarnición del Castello del Oro de Smerwick se

rindiera, y luego mantuvo a su flota en posición, de forma continuada, durante nueve meses, otro sobresaliente logro (imagen 16).

En 1588, otros capitanes de los barcos de la reina, además de Winter, habían comandado fuerzas expedicionarias durante periodos prolongados, algunos bajo el fuego. Edward Fenton había utilizado dos galeones para luchar y vencer en duelo de artillería durante su dificultoso viaje al Atlántico Sur en 1582; sir Francis Drake condujo una flota de 33 navíos (2 de ellos, barcos de la reina) a España y, a través del Atlántico, hasta el Caribe, en un viaje que duró diez meses, entre 158 5 y 1586; y John Hawkins mantuvo un bloqueo de la costa ibérica con una flota de 18 navíos de guerra durante tres meses en 1586. Al año siguiente, Drake llevó 24 navíos, incluidos 6 de los barcos de la reina, a atacar Cádiz, Lagos y Sagres, antes de poner rumbo a las Azores y volver: un total de tres meses en el mar. Hay que reconocer que pocas de estas empresas implicaron combates largos, mientras que muchos de los altos oficiales de la Armada podían presumir de una gran experiencia en combate: Recalde y Bertendona en los Países Bajos, y muchos otros en las Azores, pero los comandantes ingleses aprendieron lecciones logísticas y tácticas que luego les resultarían vitales cuando la prolongada alarma ante una invasión española mantuvo a toda la fuerza naval Tudor en el mar durante siete meses. Por tanto, no hubo ningún «fracaso de no aprender del pasado» por parte de ninguno de los dos bandos.

Fracaso en la previsión

Más complicado aún resulta calificar a los protagonistas de 1588 respecto a la segunda categoría de fracaso militar identificado por Cohen y Gooch: el fracaso de no prever futuros desarrollos. Sería injusto culpar a los españoles de su carencia de pilotos y cartas de navegación para guiarlos por el Atlántico Norte. Aunque desde 1583 ya existía un mapa impreso de las aguas que rodean Escocia, no había ninguno de la costa oeste de Irlanda. La pericia de los capitanes y comandantes de las urcas bálticas, que a veces navegaban hacia España por esa ruta, era probablemente lo mejor de lo que disponían. Sin duda, el almirante Howard podía consultar con pilotos familiarizados con las costas sur y este de Inglaterra, y muy posiblemente pudo basarse en el conocimiento local para impedir que la Armada entrara en el Solent; pero Medina Sidonia también pudo consultar con pilotos conocedores de los mares estrechos (por ejemplo, en 1587, el Lavia pasó dos meses en Margate, la zona de desembarque designada, entregando vino y cargando plomo y estaño). No es justo culpar al duque de haber fallado a la hora de prever la necesidad de

circunnavegar Gran Bretaña e Irlanda.

Medina Sidonia, ciertamente, previó las tácticas que sus enemigos podían desplegar. Recibió la advertencia de Francisco de Guevara de que los ingleses «tienen en sus naos mucha y muy buena artillería, y para echar a fondo las naos de sus enemigos hacen las troneras oportunas de su artillería grandes, de manera que desembocando la pieza y alzando la culata viene a dar en la nao del enemigo por el un costado muy bajo y, pasando la pelota al otro costado, sale tan baja que con mucha facilidad echan a fondo cualquier nao», así que «es menester tener mucho cuidado si acaso la armada de Vuestra Majestad se encontrase con la inglesa. Y porque ellos son muy grandes artilleros y hacen mucha ventaja en artificios de fuego y andando a cañonazos llevaría la armada de Vuestra Majestad la peor parte, parece que sería bien abordar luego y venir a la mano». Por tanto, el duque ordenó a sus carpinteros ampliar los castillos de algunos de sus barcos para mejorar su capacidad de abordaje (véase el capítulo 11). Aunque esto era lo contrario de los cambios estructurales llevados a cabo por Hawkins y algunos otros para fabricar los galeones de carrera de Inglaterra, Medina Sidonia no podía haberlo sabido. Por el contrario, las pruebas que a él le constaban, a partir de una fuente aparentemente impecable, indicaban que los barcos de guerra del enemigo eran prácticamente idénticos.[4]

Mientras bloqueaba la costa ibérica en 1586, Hawkins había capturado tres barcos portugueses e interrogado a sus oficiales, a los que a continuación había puesto en libertad. A su regreso a Lisboa, uno de los pilotos presentó un informe sobre una reunión mantenida con Hawkins a bordo de su buque insignia, el Nonpareil (irónicamente, el barco fue botado en 1557 con el nombre de Philip and Mary). En él, identificaba correctamente a su captor como «el que se escapó en el puerto de San Juan de Ulúa, cuando la flota en que iba don Martín Enríquez, virrey que fue de Nueva España»; y prestó gran atención mientras Hawkins le «mostró al dicho piloto el galeón capitana». El piloto lo consideró «muy bien armado y aparejado; y que contó 44 piezas de artillería de bronce gruesas y que traía en él 300 hombres»; y John Hawkins le dijo «que demás de los arcabuceros y flecheros que traía en el armada, traía 1.200 mosqueteros». La flota inglesa, dijo, incluía «cuatro galeones gruesos de la reina de 800 toneladas […] cada uno, que al parecer eran como los galeones grandes» de Portugal. La confirmación de esta comparación llegó por parte del capitán de otro barco portugués a quien Hawkins interrogó a bordo de su vicebuque insignia, Hope. El capitán lo creía uno de los barcos más grandes de Hawkins y «muy poco menos que el galeón San

Martín» en tamaño. «La dicha nao almiranta venía muy bien aparejada y traía 54 piezas de artillería de bronce, todas piezas gruesas, y hasta 350 hombres; y […] traía la popa, por de fuera, muy dorada con las armas de la reina de Inglaterra.» Estos experimentados y diligentes marineros no detectaron por tanto ninguna diferencia significativa entre los barcos de la reina y los galeones de Portugal. La única posible razón para la inquietud era que «los cuatro galeones de la reina venían todos de una misma manera armados y que las demás naos y pataches también traían mucha gente y artillería».[5]

Por tanto, no podemos culpar a Medina Sidonia por creer que sus barcos de guerra eran similares a los que se encontrarían; pero sí debemos censurarlo por no haber tenido en cuenta dos informaciones —ambas correctas— sobre las tácticas que probablemente emplearían los ingleses. El 21 de mayo de 1588, el rey le envió expresamente un mensajero con la advertencia de que los ingleses podían intentar un ataque con brulotes. Insistía en que Medina Sidonia debía asegurarse de «que no puedan los enemigos poner fuego a ningún navío, en que hay mucho que mirar con gente que lo tentará todo y abunda de artificios para ello». El duque desestimó, al parecer, no solo esta idea, sino también otra advertencia más concreta enviada por don Juan de Idiáquez dos meses más tarde:

> Por entender que cuanto menos fía el enemigo de sus fuerzas más se ha de procurar valer de estratagemas y engaños, se recela que a imitación de lo que los rebeldes hicieron en la estada de Amberes con aquellas barcas de ingenios y artificios de fuego, que volaron tanta parte de ella, y que de pocos días acá usaron de lo mismo en Dunquerque, aunque no con mucho daño, que podrían también ahora ingleses tentar el mismo medio echando de su armada algún par de navíos sueltos con aquella mina de fuego que suelta a cabo de las horas para que viene armada; y aunque no les será tan fácil hacer esto en la mar como lo fue a los otros en el río, donde la corriente traía las barcas sin gente, pero considerando que la que guiase estas naves podría salirse a tiempo en bateles y echarlas a probar, de que no deja de haber algunos indicios y avisos, aunque confusos y no del todo seguros, todavía ha parecido avisarlo para que se vaya con recato y que viendo así algún par de navíos delante que parezcan desmandados o en forma que se pueda sospechar de ellos algo de esto, se dejen pasar aquellos desviándose sin abordarlos para hacer vano su efecto si traen esta invención y que se embistan los demás que carecieren de esta sospecha.

La respuesta del duque representa un ejemplo clásico de *fracaso en la previsión*. Le aseguró a Idiáquez que «si el armada inglesa trae esas naves dentro, recibirá el mismo daño que nosotros», y «si las echan delante viniendo solas y está muy claro de traer el artificio dentro, con apartarnos un poco nos libraremos de este daño, demás

que como no hay corrientes tan iguales como de ríos, es cosa muy incierta el poder venir estas naves tan igualmente como ellos querrían». Lo que se «ordeno y mando se tenga *en la defensa* de este galeón real» no hizo, por tanto, mención a los brulotes.[6]

Medina Sidonia desestimó igualmente el interrogatorio al capitán de una urca alemana, interceptada primero por los ingleses en el Canal y luego por don Alonso de Luzón, que arrojaba asombrosas noticias: «Preguntado qué armada tendrá la Inglesa y a dónde. Dijo que en Plymouth dicen tiene una parte del armada, y entre Dover y Calés tendrá 35 bajeles, que en todos serán 160». El duque reenvió el documento a Felipe, «aunque no dice nada de consideración», e hizo caso omiso de su contenido —al igual que hizo con el detallado relato de Gómez de Medina sobre el mismo interrogatorio, que incluía la crucial información de que el capitán alemán había visto «entre Dover y Calés 45 navíos de la Reina, que allí estaban para sólo impedir el paso al príncipe de Parma, y estar el resto de la armada en Plymouth, esperando por horas el aviso de la nuestra».[7]

No obstante, el duque no fue el único en no hacer caso de una información vital que podría haberle permitido prever lo que harían sus enemigos: Isabel, sus ministros y sus comandantes hicieron lo mismo. Los reiterados cambios sobre el gran plan de Felipe, unidos a los variables patrones meteorológicos en aquel julio de 1588, hicieron que Howard, desde Plymouth, no recibiera prácticamente ningún aviso de la aproximación de la Armada con antelación. Solo la desafortunada decisión de Medina Sidonia de recoger velas cuando se encontraba frente a Lizard privó a la Armada de la crucial ventaja de la sorpresa —pero, al menos, el hermético secreto respecto a la «plaza acordada» evitó que los ingleses adivinaran la zona de desembarco designada—. Gracias a la captura y el interrogatorio de prisioneros de gran valor antes de la campaña (en especial, de Oda Colonna) y durante la misma (en especial, de don Pedro de Valdés), la reina supo que la Armada tenía previsto «darse la mano» con Parma como preludio a una marcha sobre Londres, pero siguió firmemente convencida de que desembarcarían en Essex. De modo que trasladó sus fuerzas allí. Ningún barco de guerra, ni fortificación moderna, ni prácticamente ningún soldado, defendía el noreste de Kent (véase el capítulo 19).

El fracaso de ambos protagonistas en conseguir su objetivo en 1588 no puede por tanto adscribirse a las primeras dos categorías propuestas por Cohen y Gooch: ambos aprendieron de experiencias pasadas y ambos fallaron a la hora de prever futuros desarrollos. ¿Qué hay entonces del fracaso a la hora de adaptarse? El papel de la

artillería pesada en el resultado de la campaña justifica un análisis detallado de su uso por ambas partes.

Grandes cañones, I: la Armada

Durante los enfrentamientos navales acaecidos entre el 31 de julio y el 8 de agosto de 1588, algunos testigos españoles que estuvieron en la batalla de Lepanto, afirmaron haber visto «veinte veces los disparos gruesos que allí se hicieron»; y otros pensaron que los balazos «venían lloviendo sobre nosotros». El almirante Howard coincidía. «Bien podría decirse —escribió— que nunca se había visto tanto fuego ni lucha más fiera que esta.» Por otra parte, al menos el último día, los ingleses dispararon su «gran fuego» a una distancia muy corta, porque testigos de ambos bandos hablaron de grandes cañones disparando «a medio tiro de mosquete», «a tiro de arcabuz», y «a una distancia desde la que unos oían las voces de los otros». En un momento dado, dos barcos llegaron a estar lo bastante cerca para que un intrépido inglés saltara a bordo de su enemigo español.[8]

Pese a la corta distancia entre la flota, la Armada no causó al parecer grandes daños a su adversario. Cierto es que circularon algunas versiones sobre la supuesta fiereza del bombardeo español y, tal vez predeciblemente, varias de ellas procedían de fuentes cercanas a Drake. Una de ellas decía que su barco «fue perforado por los disparos unas cuarenta veces, y su propio camarote en dos ocasiones; y a punto de concluir el combate, la cama sobre la que cierto caballero se había tendido cansado desapareció de debajo de él por la fuerza de una bala». Poco después, mientras dos nobles que iban a bordo de otra embarcación estaban cenando, «la bala de una media culebrina atravesó su cabina, les pasó rozando los pies, y derribó a dos que estaban de pie a su lado».[9]

Tal vez los carpinteros de los barcos repararon rápida y silenciosamente los daños, porque ha quedado escaso rastro documental de ello. La inspección en el astillero de los barcos de la reina, llevada a cabo en septiembre de 1588, una vez que regresaron de la campaña, encontró pocas piezas inservibles —descritas según los casos como «gastadas», «rotas» y «estropeadas»— que requirieran sustitución. Posiblemente algunos de estos términos fueran eufemismos referidos a los daños recibidos en la batalla, aunque la frecuencia con la que aparecen apenas sobresale respecto a la que cabría esperar en unos barcos que habían pasado varios meses en el mar. En muy pocos casos el daño se atribuía directamente a la acción enemiga —el bote destrozado o perdido de un barco; el palo mayor del Revenge, «dañado y destruido por los disparos»—, pero la

inspección en el astillero no mencionaba ningún daño importante en el casco debido al combate en ninguno de los 34 barcos de guerra de la reina.[10]

Sin embargo, siempre resulta arriesgado argumentar desde la ausencia de pruebas, y esto es especialmente cierto en el caso de la armada Tudor, porque, en 1588, los funcionarios pertenecientes a distintos órganos de gobierno presentaban sus informes por separado. La inspección en el astillero no mencionaba daños en los cascos, porque los astilleros reales estaban a cargo de los mástiles, velas y otros aparejos: el coste de reparación de los cascos correspondía al tesorero de la Armada. Ahora bien, las cuentas del tesorero Hawkins correspondientes a 1588 sí incluyen importantes pagos para la «varada, reparación y preparación en Chatham de todos los barcos de su alteza, necesitados de más de 3.600 metros de tablazón de cubierta de grosores de entre 2 y 10 centímetros, casi 100.000 clavos y 1.000 cabillas (espigas de madera), más de 6.800 kilos de material de forja, 85 cargas de madera de roble y de olmo», y los salarios para 948 «carpinteros de navío, aserradores y fabricantes de poleas» que trabajaron una media de 35 días cada uno. Esta suma total, una de las facturas de reparación anuales más cuantiosas que pueden encontrarse en las cuentas anuales presentadas por el tesorero de la Armada durante todo el conflicto con España entre 1585 y 1604, demuestra que los barcos de guerra de Isabel que volvieron a puerto tras la campaña de la Armada española necesitaron considerables reparaciones.

No obstante, este gasto debe ponerse en perspectiva. En primer lugar, el total ascendía solamente a 3.500 libras esterlinas, algo menos del coste de construcción de un solo barco de guerra nuevo. En segundo lugar, aunque las cuentas de Hawkins no especificaban qué barcos debían someterse a qué tipo de reparaciones, la escala y la naturaleza de la operación pueden deducirse a partir de los materiales comprados. La mayor parte de la tablazón necesaria tras el regreso de la flota era de entre 2 y 5 centímetros de grosor (unos 3.400 metros), apta solo para estructuras superiores ligeras, en tanto que las tablas de 7 centímetros (457 metros) fueron seguramente destinadas al entablado interior. La reparación de los daños en la parte baja del casco de un barco requeriría tablas de 10 centímetros, y de estas Hawkins tan solo compró unos 150 metros. En este mismo sentido, los clavos de hierro se habrían utilizado principalmente para cubiertas y estructuras superiores, dado que en Inglaterra la tablazón para cascos se aseguraba casi exclusivamente a los bastidores con cabillas, de las que se pidieron relativamente pocas. Por último, 85 cargas de madera

no alcanzaban para mucho, ya que construir un galeón isabelino exigía aproximadamente 500 cargas.[11]

Las mismas cuentas revelan que justo antes de la campaña de la Armada se habían realizado reparaciones de mucho más alcance. En la primavera de 1588, unos contratistas navales suministraron casi 9.000 metros de tablazón (cerca de 1.200 metros de 10 centímetros de grosor), 9.000 cabillas, 56 «vigas de gran tamaño», y 262 cargas de madera de roble, olmo y arce. En otras palabras, los barcos de la reina requirieron mucha más reparación antes de combatir contra la Armada que después. La explicación es simple: los barcos de madera que navegan en el mar están sometidos a un continuo deterioro. Necesitan una restauración frecuente y reconstrucciones periódicas. Las cuentas de Hawkins para 1588 muestran gastos de mantenimiento rutinario tanto en primavera como en otoño, pero no pruebas de daños por combate. Por tanto, proporcionan pruebas de ausencia, no solo ausencia de pruebas: la Armada no infligió daños graves a los barcos de la reina. ¿Por qué?[12]

Aunque la flota española llevaba 2.431 cañones, solo 88 disparaban balas de 16 libras o más. Es más, 14 (el 16 por ciento) de estos grandes cañones no estaban destinados a su uso en el mar: formaban parte de un armamento de asedio que debía emplearse en campañas de tierra.[13] No obstante, al menos una docena de navíos portaban una artillería capaz de causar serios daños a una embarcación enemiga. Sobre todo, cada una de las cuatro galeazas de Nápoles, y también la toscana San Francisco (más conocida como La Florencia y calificada como galeaza), iban dotadas con 2 cañones de batir de 50 libras, 4 cañones de 35 y 36 libras, y 8 cañones pedreros. Los grandes cañones de los castillos de proa y de popa disparaban «una gran bala de una altura de casi 4 o 5 pulgadas» (en torno a 10 centímetros), y todos ellos iban «montados sobre cureñas de mar». Algunos testigos dejaron constancia de que las galeazas causaron algunos daños graves a sus adversarios, incluido el disparo que dañó el palo mayor del Revenge, cuya aproximación hizo en otras ocasiones retroceder a los ingleses.[14]

Otros testigos, sin embargo, incluido Medina Sidonia, se quejaban de que las galeazas no habían «acudido, como yo pensé que lo hicieron». Esto pudo ser consecuencia de algunos cambios de personal a última hora. Don Hugo de Moncada no recibió su cargo como comandante de escuadra hasta enero de 1588, cuando sustituyó a otro oficial que, aunque «es honrado caballero, no tiene la plática que se requiere y sería menester para en caso que tuviesen necesidad de pelear». Dos meses más tarde, Medina Sidonia pidió al rey que

relevara a Paolo Ghislieri del mando del Zúñiga, en vista de «las quejas que estos pocos días que ha que estoy aquí me han dado de él». El rey cumplió su petición basándose en el extraño argumento de que Ghislieri, veterano de Lepanto, era «más soldado de tierra que marinero». Estos y otros cambios en el personal pudieron afectar al potencial de combate de los barcos. Resulta significativo que el capitán Perucho Morán, de la Napolitana, la única galeaza que regresó intacta a España, hubiera estado comandando su navío desde, como mínimo, la campaña de Terceira, en 1583.[15]

Dos navíos del escuadrón de Portugal portaban también una artillería formidable. El San Juan de Portugal, construido en 1586, portaba 58 piezas, incluidos 1 pedrero de 40 libras y 6 de 35 libras, más otras 7 piezas de artillería que lanzaban balas de 16 libras o más. El San Martín llevaba 46 cañones de bronce —incluidos 6 cañones gruesos, 6 pedreros y 4 medios cañones—. Varios testigos oculares españoles dejaron constancia de que la aproximación de cada uno de estos navíos, hábil y enérgicamente comandados por Recalde y Medina Sidonia, respectivamente, hacía retroceder a los ingleses. Los demás barcos de guerra portugueses llevaban muchos menos cañones: 18 a bordo del San Luis (9 pedreros y 9 medias culebrinas); 12 en el Santiago (7 pedreros y 5 medias culebrinas); 7 en el San Bernardo (4 pedreros y 3 medias culebrinas); y 6 en el San Cristóbal (2 pedreros y 4 medias culebrinas). El resto de su artillería disparaba balas de 12 libras o menos —con frecuencia, mucho menos.[16]

Otros ocho barcos de la Armada portaban artillería pesada. Cada una de las cuatro galeras llevaba a bordo un cañón de 50 libras montado sobre un tobogán, de forma que el retroceso metiera de nuevo el cañón hacia dentro de la cubierta y que la recarga pudiera realizarse con relativa seguridad. Algunos manuales sobre combate naval mediterráneo recomendaban mantener a parte de la flota de una galera «fuera de la batalla, a fin de que pudieran disparar diez o incluso quince veces a los costados y las popas de las embarcaciones enemigas».[17] Los otros barcos bien equipados de artillería eran el Santa Ana de Oquendo, con 47 cañones (incluidos un cañón, 3 pedreros, 1 medio cañón, 2 culebrinas y 9 medias culebrinas); su vicebuque insignia, el San Salvador, con 24 piezas de artillería (incluidos 2 cañones, 4 pedreros y 4 culebrinas o medias culebrinas); el Nuestra Señora del Rosario, con 46 cañones (incluidos 2 pedreros, 6 medios cañones, 2 culebrinas y 2 medias culebrinas); y el Santa Ana, buque insignia de la escuadra de Vizcaya, con 31 cañones (incluidos 2 medios cañones y 4 pedreros). Pero de estos ocho poderosos navíos, solo el buque insignia de Oquendo consiguió llegar a Calais: el Santa

Ana, y las cuatro galeras perdieron contacto con la flota en la bahía de Vizcaya; y los ingleses capturaron el San Salvador y el Rosario tras el primer día de lucha.[18]

Expertos navales de España se afanaban en solucionar los problemas de manejo de estos cañones tan grandes en el mar. En julio de 1587, don Juan de Acuña Vela, capitán general de artillería, presentó al rey un dibujo a escala de tres diseños para una media culebrina. El cañón de arriba seguía un modelo recomendado por el marqués de Santa Cruz, pero don Juan consideró sus paredes demasiado delgadas para ofrecer seguridad y demasiado largas para el manejo a bordo. El cañón de abajo había sido convenientemente reforzado, pero, según Acuña, seguía siendo demasiado largo y ahora también demasiado pesado. Presentó su solución en el centro: un cañón acortado para ofrecer una longitud manejable, con el peso del metal ahorrado invertido en hacer más grueso el tubo del cañón. Sin embargo, su sensato criterio tardó un tiempo en penetrar en el sistema: una media culebrina fabricada en Lisboa siguiendo sus instrucciones durante el invierno de 1587-1588, y recuperada del naufragio del Gran Grifón, presentaba las desfasadas proporciones del Santa Cruz.

Marinería comparada

Pese a estos defectos, la Armada llevaba casi 2.500 piezas de artillería y cerca de 130.000 balas que disparar con ellas: ¿por qué no consiguieron causar más daños?

Las fuentes supervivientes sugieren diversas razones. En primer lugar, todos estaban de acuerdo en que los barcos ingleses navegaban más rápido y mejor que los de sus adversarios. Tras el combate del 4 de agosto, un observador español se lamentaba que el «galeón San Juan de Fernandome y otro ligerísimo […] le fueron dando caza» a un navío inglés, pero «en comparación suya se quedaron surtas», un claro tributo al superior diseño de muchos galeones ingleses de carrera.[19]

La inferior pericia marinera acentuó las discrepancias estructurales. El 26 de julio, el galeón Santiago (Portugal) chocó con el San Cristóbal (Castilla) «y estuvieron embarazados más de una hora, a vela, con mucho peligro para ambos navíos». Aunque al final consiguieron separarlas, «del primer encontronazo que la nao dio al galeón le partió dos áncoras por el medio y le quebró las barras del cabrestante y las mesas de guarnición» al Santiago.[20] Cinco días después, el Rosario chocó contra otro navío, rompiendo su bauprés y haciendo caer su trinquete; y al día siguiente, los esfuerzos del duque por hundir el San Salvador para de este modo evitar que cayera en

manos inglesas fracasaron debido a que las tripulaciones enviadas a hacerlo no pudieron encontrar manera de que se «la echase a fondo». La noche del 7 de agosto, el Rata Encoronada colisionó con la galeaza San Lorenzo, lo que hizo que su timón se rompiera y el barco quedara sin dirección.

Por otra parte, el descuido en el manejo de la pólvora a bordo provocó explosiones que destruyeron tres de los buques mercantes embargados: el San Salvador, en el Canal; el San Juan de Sicilia en la bahía de Tobermory; y el Santa Ana de Oquendo en Pasajes. Otros desastres similares pudieron evitarse, pero por muy poco. Durante un encuentro fortuito con un «corsario» inglés, en julio de 1588, la polvorera de un soldado a bordo de la urca Paloma Blanca «se le reventó […] y de allí saltó a unos cartuchos de pólvora» preparados para los cañones grandes: el barco tuvo suerte de conseguir regresar a puerto. Durante el combate del 2 de agosto, dos artilleros que iban a bordo de la urca San Juan Fernandome sufrieron graves quemaduras «por no limpiar la pieza» antes de dispararla.[21]

Ciertamente, los barcos y las tripulaciones inglesas en ocasiones sufrían percances similares. En enero de 1588, mientras los hombres de Drake practicaban tiro con su artillería, «una pieza se rompió y mató a un hombre, y otros resultaron heridos». El 7 de agosto, estando anclados junto a Calais, cinco barcos (incluido el Ark Royal) «se enredaron todos unos con otros, lo que ocasionó algunos daños, como la rotura de vergas y aparejos»; pero sus tripulaciones consiguieron desenredarlos sin merma para su capacidad de combate.[22] Tal vez se tratara solo de buena suerte, pero puede que también fuera consecuencia del conocimiento que los oficiales y las tripulaciones inglesas tenían de sus barcos. La mayoría había pasado varios meses a bordo de sus navíos y navegado en ellos dos veces hasta llegar casi a España y volver, antes de que la Armada entrara en el Canal. En cambio, Medina Sidonia no subió a bordo de su buque insignia San Martín hasta mayo, y Recalde, cuya experiencia naval era incuestionable, fue transferido al San Juan de Portugal el 26 de marzo. En cuanto a los demás comandantes de los galeones portugueses, Mexía, Pimentel y Toledo, subieron por primera vez a bordo de sus barcos en Lisboa, y el marqués de Peñafiel no tomó el mando del San Marcos hasta La Coruña, cuando Bobadilla se trasladó al buque insignia. Aunque el cuarteto luchó heroicamente en las batallas del Canal, nadie tenía experiencia previa en navegación —y mucho menos en combate— a bordo de sus navíos en aguas atlánticas.

El maestre de campo don Alonso de Luzón también subió a bordo de su barco por primera vez en Lisboa, y cuando sus captores ingleses

posteriormente le preguntaron sobre las dimensiones del navío que comandaba, respondió que el Trinidad Valencera era «un barco muy grande», pero que desconocía «su carga exacta»; y cuando le preguntaron por los cañones que llevaba, contestó: «Treinta y dos piezas de bronce y hierro, de las cuales cuatro eran cañones de bronce, pero de qué tipo era el resto, cuántos de bronce o cuántos de hierro, no lo sé». Es difícil imaginar a un capitán inglés que no supiera el desplazamiento y el armamento exactos de su navío.[23]

Algunos comandantes de la Armada también demostraron una sorprendente incompetencia operativa. Cuando Diego Flores conducía la escuadra de Castilla desde los puertos de Andalucía hasta el Tajo, el 28 de abril de 1588, el rey lo reprendió porque sus barcos llegaron casi sin agua, con pocas anclas y un balastro insuficiente para su estabilidad.[24] El comandante del veneciano Trinidad de Escala mostró su incompetencia durante toda la campaña. Disparó sus grandes cañones «para pedir ayuda» el 2 de junio «cuando se rompieron los mástiles»; hizo lo mismo el 25 y de nuevo el 26 de junio, «porque no sabíamos dónde estábamos»; el 9 de agosto «porque estábamos quedando rezagados del buque insignia»; el 12 y el 13 de septiembre para «pedir ayuda a la flota porque nos estaba entrando mucha agua»; y, el 22 de septiembre, volvió a pedir ayuda al entrar en el puerto de Santander. Una vez más, cuesta imaginar un comportamiento similar entre los capitanes ingleses.[25]

La presencia de muchos oficiales aparentemente ascendidos solo por su categoría social también influyó en el fracaso de la Armada. Una lista de «capitanes prácticos» de la Armada confeccionada en febrero de 1588 incluía los nombres de 71 capitanes de infantería, pero dado que 150 capitanes zarparon con la flota, dicha lista implicaba que más de la mitad nunca había tenido responsabilidad de mando hasta ese momento. Una evaluación de los oficiales supervivientes realizada tras la campaña señalaba que varios eran «mozos»: uno era «mozo y fue esta la primera jornada en que se halló» (el sobrino de Bobadilla), y otro que «hace un año que tiene la compañía» (el hermano del conde de Paredes).[26] Recalde culpó a estos hombres, «cortesanos que apetecen siempre comodidades», de convencer al duque para que entrara a puerto en La Coruña en junio en lugar de seguir hacia el Canal; y su análisis de «los errores que en el armada ha habido», redactado tras su regreso en octubre, dedicaba tres párrafos a la funesta influencia de los oficiales militarmente inexpertos. «Que habiendo de tornar a juntar armada» contra Inglaterra en el futuro, escribió, el rey «no permita que cerca [de] la persona del general vayan caballeros mozos ni personas recién

heredadas, en su consejo ni en otro cargo.» Por el contrario, «Que los caballeros mozos vayan repartidos en compañías de capitanes viejos y no más de dos o tres en cada una, porque por haber ido de la manera que fueron [a] la jornada han sucedido muchas mohínas y miedos en la gente de los navíos en que iban». Y continuaba: «Que se haga una gran reformación de capitanes mozos inexpertos que tienen compañías y mandar con mucho rigor que no se den sino a soldados viejos y conocidos, porque con el miedo que estos han tenido, los capitanes de las naves han dejado de hacer su deber».[27]

La composición híbrida de la flota, con navíos y tripulaciones de muy diferentes puertos de Europa occidental, también podía producir problemas interpersonales. Pimentel se quejó a sus captores holandeses de que el piloto del San Mateo «era un portugués, a quien no siempre le entendía lo que decía»; el artillero sospechoso de sabotear el San Salvador era alemán (o flamenco, según algunas versiones); el piloto del Santa María de la Rosa era italiano, y el capitán de infantería español que iba a bordo que lo mató justo antes de hundirse el barco podía haber desconfiado de su lealtad. En cuanto al San Pedro Mayor, el barco hospital, hubo anclado junto a Calais, «el contramaestre y otros oficiales y marineros de ella» (al parecer holandeses todos ellos) desertaron. Poco después, dos marineros holandeses más se metieron en «el bote que iba atado detrás del barco» y remaron hasta desembarcar en Holanda. Cuando el San Lorenzo encalló en Calais, «los artilleros y marineros italianos fueron los primeros en saltar a tierra y salieron huyendo».

Más adelante, cuando la Barca de Danzig se refugió en el Shannon, una docena de flamencos de la tripulación «se metieron en el bote del barco y se dirigieron hacia la orilla»; y cuando el Rata Encoronada encalló, su capitán, Giovanni Avancini «y catorce marineros italianos pusieron rumbo a la costa en el bote de remos», dejando a sus compañeros de tripulación en la estacada. Los prisioneros franceses condenados a remar en dos de las galeras se amotinaron en cuanto las tormentas obligaron a llevar a tierra sus embarcaciones; y cuando la galeaza Zúñiga se encontró temporalmente a salvo en El Havre, doce de los italianos a bordo desertaron.[28] Algunos de los supervivientes que regresaron a España no se comportaron mucho mejor. En cuanto lo que quedaba de la escuadra de Castilla llegó a Cantabria, 184 marineros abandonaron sus barcos y se marcharon a sus casas en Andalucía. Cuando Bertendona se dirigía hacia la proa del Regazona para tratar de sacarlo de las rocas, cerca de Ferrol, «dos pilotos que traía de Muros con otros tres compañeros suyos y el contramaestre y guardián de la nave con once

marineros, de suerte que en todos eran diez y seis» lo abandonaron.[29]

Pólvora y pelotas

Algunos contemporáneos avanzaron dos explicaciones adicionales para el fracaso de la Armada: la mala calidad de la pólvora y la escasez de artilleros experimentados. En marzo de 1588, la víspera de su partida desde Lisboa, los capitanes de algunos barcos de la Armada declararon: «La dicha pólvora y cuerda no es tan buena como es necesario, por ser muy vieja para semejante jornada como al presente se entiende hacer». Seis meses más tarde, el embajador toscano en Madrid se hacía eco de esta queja en un despacho escrito después de haber hablado con don Baltasar de Zúñiga y otros supervivientes de la Armada: «Dicen que la pólvora suministrada a la flota era muy pobre, y estaba compuesta principalmente de carbón vegetal *[carbone]* por lo que las descargas de artillería iban más despacio y algunas no llegaban siquiera a alcanzar el blanco». Alonso Vanegas, el artillero principal a bordo del buque insignia, afirmó que sus adversarios gozaban «de lejos con ventaja de su artillería y pólvora, que cierto era muy mejor». Un jesuita portugués que navegaba con él se hizo eco de lo mismo: los barcos ingleses llevaban «más y mejor artillería que la nuestra, y mejor pólvora».[30]

¿Tenían razón? Aunque ninguna fuente inglesa hizo esta comparación en 1588, una década antes, William Bourne comenzaba su *Art of Shooting in Great Ordnance [El arte de disparar con gran artillería]* con una lista de «Diez cosas principales [que] hay que tener en cuenta a la hora de disparar artillería […] para que el disparo dé perfectamente en cualquier blanco asignado», e incluía un capítulo sobre «Cómo saber si la pólvora es buena o mala». Un italiano que había estado presente en el ataque a Cádiz en 1587 comentó que no solo la artillería inglesa era «mejor que la nuestra, sino que también lo es su pólvora, porque la nuestra (dicen) es muy débil y a menudo es la que llega de las flotas de América, mezclada con una pequeña cantidad de otra que está más fresca».[31] Al año siguiente, los navíos de la Armada utilizaban al parecer pólvora para arcabuces en sus grandes cañones, lo que habría sometido al metal a una presión inadecuada.

Un decreto real de noviembre de 1589 documentaba una segunda importante debilidad técnica. El rey comenzaba señalando que cuando «la dicha armada estuvo en Santander», un inspector del gobierno comentó «la falta que había en ella de artilleros españoles diestros». Por tanto, «se había hecho escuela para que se ejercitasen e hiciesen diestros los que había». Un año después, «mirando en la falta que hay

en España de artilleros y cuán necesarios son así para las ocasiones de mar como de tierra», el rey encargó a los magistrados de La Coruña que establecieran una segunda escuela de artillería. Además, como «para el dicho ejercicio será menester de fuerza pólvora pues sin ella no se podrá hacer el dicho ejercicio, vos veréis la cantidad que de ella pareciere que se gaste y se tomará de la que hubiere, con presupuesto que no se ha de ejercitar en ello sino los días de fiesta y otros de entre semana que a vos os pareciere».[32] La admisión de estas carencias resulta llamativa. Incluso teniendo en cuenta el irresistible afán de Felipe por gestionarlo todo al milímetro, la necesidad de detallar estos defectos constituye un testimonio elocuente de la escala del problema.

Los datos procedentes de la propia flota avalan este análisis. Un inventario de los 48 navíos supervivientes de la Armada fondeados en Santander en noviembre de 1588 registraba una cifra de personal naval de 1.744 personas, de las cuales 196 eran descritas como «artilleros»; y en un inventario similar de sus siete barcos hermanos localizados en puertos de Galicia, el personal naval sumaba 304 integrantes, de los cuales 67 eran artilleros —una media de cinco por barco—. Pero incluso estas cifras son exageradas, porque algunos de estos hombres eran artilleros de campaña: habían sido embarcados para operar las piezas de artillería de campaña transportadas a bordo de la Armada una vez que la fuerza expedicionaria hubiera desembarcado.[33]

Los expedientes administrativos guardados en Simancas indican que los cañones gruesos a bordo de los barcos embargados no dispararon sino salvas de celebración hasta que llegaron al Canal. E incluso estos hechos eran poco frecuentes: el 15 de abril, por el izado del estandarte real; en mayo, cuando el duque inspeccionó la flota (dos veces) y como saludo al pasar por las principales fortalezas durante su descenso por el Tajo (cuatro veces); y al entrar y salir de La Coruña. La primera ocasión en que los contramaestres «calcularon la carga de pólvora» requerida para cada cañón era el 30 de julio, «al entrar en el Canal entre Inglaterra y Francia». Esto no dejó tiempo a ninguna práctica de artillería, dado que la batalla comenzó al día siguiente.[34]

Aquí se daba un sorprendente contraste. Al año siguiente, en su relato sobre «qué pasó para que los inglese s fueran capaces de perseguir al enemigo desde sus mares», Petruccio Ubaldini destacaba a los artilleros cuya competencia en su oficio requería «no solo la práctica, que es una de las partes más importantes de la profesión militar, sino también la intervención de la vista y la inteligencia». Señalaba con aprobación que «entre la artillería, los ingleses habían

decidido tajantemente que todos debían tener una sola nacionalidad, un solo idioma y una permanente disposición a prestar un buen servicio». Por otra parte, según Ubaldini, Howard «hizo buen uso de la gran fiabilidad de sus excelentes y veloces navíos, que, en lugar de ir atestados de soldados ineficaces, tenían las cubiertas despejadas para el uso de la artillería, a fin de poder hacerla funcionar con seguridad en todo momento para causar daño al enemigo, cada vez que se presentara una ocasión adecuada». William Bourne estaba de acuerdo: en *The Art of Shooting in Great Ordnance* afirmaba: «La principal causa por la que se tiene a los ingleses por buenos artilleros es esta: por su destreza al usar la artillería de sus barcos, en el mar», y dedicaba dos capítulos a cómo debían manejarse los cañones navales con eficacia. Poco tiempo después, sir Arthur Gorgas, que había luchado contra la Armada, atribuía el resultado inequívocamente a la habilidad de los ingleses para disparar «nuestras andanadas el doble de veces que ellos, siendo nuestra artillería tan buena y grande como la suya, y funcionar mejor, y contar con artilleros mucho mejores».[35]

¿Falta de pelotas?

Medina Sidonia y su séquito discrepaban. Ellos no atribuyeron su fracaso a fallos en sus gruesos cañones, la pólvora o los artilleros: por el contrario, afirmaron, repetidamente y a los cuatro vientos, que se habían quedado sin balas para su artillería. En el propio diario de campaña del duque, este decía haber suplicado a Parma que le enviara pólvora y balas, y —dado que no llegaban— el día después de la batalla informó a su Consejo de Guerra de que los comandantes de todos los buques de guerra habían pedido «municiones por haber gastado las que traían, y aun las de las urcas que se traían de respeto». Otros varios integrantes de la flota se mostraban de acuerdo. Un jesuita portugués a bordo del buque insignia confirmó que para entonces la mayoría de los barcos de guerra poco podían hacer «por no tener ya balas con que tirar»; Bobadilla se quejó más adelante de «las pocas balas de artillería que traíamos, de manera que ya casi no había bajel de los que peleaban que tuviese con que tirar»; y cuando el embajador Khevenhüller le preguntó a don Baltasar de Zúñiga, de vuelta en Madrid, «por qué la flota no había conseguido volver atravesando el Canal, este le respondió que no les quedaba absolutamente nada de munición, ni siquiera un par de balas de cañón, con las que hacer frente al enemigo».[36]

Pese a esta unanimidad, hoy en día sabemos que —por la razón que sea— todos estaban equivocados. La petición de Medina Sidonia a Parma revelaba que no estaba escaso de pelotas de gran calibre: lo que

él pedía eran «balas de 4, 6 y 10 libras por irse gastando muchas en las escaramuzas». No pedía munición para sus grandes cañones, cabe suponer que porque los habían disparado menos. Esta impresión queda confirmada por los legajos de Simancas, que muestran que la mayor parte de los barcos que volvieron a España aún portaban grandes cantidades de pólvora y balas. El inventario de las municiones a bordo de los 43 navíos de la Armada anclados en Santander el 1 de noviembre de 1588, elaborado por Coco Calderón, hacía constar 14.816, 2.468 y 300 balas de artillería en hierro, piedra y plomo, respectivamente, y casi 800 quintales de pólvora. El inventario de los cuatro barcos que ya habían regresado a La Coruña contabilizaba un mínimo de 1.000 balas y 700 quintales de pólvora.[37]

Los legajos de Simancas revelan una situación similar en algunos de los barcos mercantes embargados y proporcionan más detalles, porque el secretario de cada barco había recibido instrucciones de que «habéis de tener la cuenta de la pólvora, plomo y cuerda que se gastare, asentando lo que cada día se distribuyera, declarando los efectos y por qué causa y cuya orden, especificando particularmente las piezas de artillería que se tiraren, y de qué calibo y peso, y la pólvora y pelotas que en ello se gastaren». En los casos en que han llegado hasta nosotros, estas cuentas proporcionan un registro diario del rendimiento de la artillería en barcos concretos durante todo el combate. Los resultados son muy reseñables.[38]

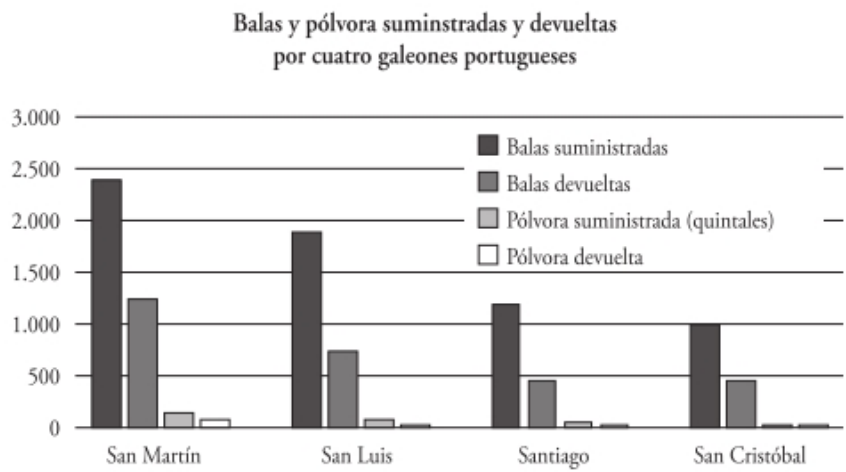
Tabla 16.1. Balas de cañón disparadas por una selección de barcos de la Armada

Barco	Escuadra	Cañones (La Coruña)	Fecha	Balas disparadas	Balas por cañón	Comentarios
Santa Bárbara	Guipúzcoa	28	31 de julio	22	0,8	
			1 de agosto	28	1	
			2 de agosto	47	1,7	
			8 de agosto	167	6	«Tras dejar Calais y luchar contra el enemigo, yendo en la vanguardia junto a la capitana»
Concepción Menor	Vizcaya	18	31 de julio	17	0,9	
			2 de agosto	33	1,8	
			4 de agosto	35	1,9	
			8 de agosto	71	3,9	
San Francisco	Andalucía	21	4 días	242	11,5	
Santa Catalina	Andalucía	23	4 días	300	13	
San Juan Bautista de la Esperanza	Levante		4 días	314 de hierro, 41 × 5 libras, 13 × 3/4 libras, 260 × < 2 libras		«En la lucha con la almiranta inglesa, así como con otros»
Trinidad de Escala	Levante	4 medios cañones	2 de agosto	20	5	
			4 de agosto	14	3,5	
			8 de agosto	19	4,75	
		15 otros		41	2,7	

De las 1.640 balas de cañón disparadas por estos 9 barcos de la Armada, solamente 175 (el 11 por ciento) superaban las 9 libras, y ninguna era mayor de 20. Cada barco trajo de vuelta a España

enormes cantidades de balas sin utilizar. El Concepción Menor recibió 1.521 balas en Lisboa, y devolvió 1.256 (el 83 por ciento); el San Francisco recibió la excepcionalmente cuantiosa cuota de 8.731 balas, y devolvió 8.489 (el 97 por ciento).[39]

Cierto es que ninguno de estos barcos pertenecía a la élite de los «apagafuegos»: la mayoría actuaba como medio de transporte para la invasión, con la orden de guardar una estricta disciplina en la formación, y por lo general no se enfrentaba al enemigo, al que por norma evitaba acercarse, pero los galeones de Portugal también volvieron con muchas municiones sin usar.[40]



Podemos proporcionar más detalles sobre los dos navíos más poderosos de la escuadra. Recalde afirmaba en su diario de campaña que los 58 cañones del San Juan dispararon 140 balas el 31 de julio; 130 el 3 de agosto, y 300 el 8 de agosto. Vanegas registró que los 48 cañones del San Martín hicieron 120 disparos el 31 de julio; 120 el 2 de agosto; 130 el 3 de agosto; y 300 el 8 de agosto, cuando «más se aventajó este día porque, peleando la mayor parte de él, resistió a toda la furia enemiga». Pese a enviar municiones a los demás barcos de combate, volvió a España con 650 balas de hierro, 450 de piedra y 100 de plomo, además de 70 quintales de pólvora.[41]

La única excepción a esta pauta parecen constituirla los nueve barcos del escuadrón de Oquendo. Un inventario de noviembre de 1588, realizado justo tras su regreso al puerto de Pasajes, registraba 3.366 balas de hierro y 184 de piedra, pero especificaba que «la mayor cantidad es de las menores piezas, las cuales no se han gastado porque han hecho pocos tiros con las piezas pequeñas. Y la artillería

de mayor calibo está faltosa de pelotas porque las que tenían gastaron en tirar al enemigo». Es posible que las galeazas, que portaban artillería pesada en los castillos de proa y de popa, hicieran lo propio, pero los registros supervivientes no avalan esta hipótesis. La Napolitana, la única galeaza que volvió a España intacta, vino con 6.000 balas de hierro y 800 de piedra. Por último, el San Lorenzo, mencionado por ambas partes como participante en todas las acciones de la flota en el Canal, se hundió con, al menos, 3.000 balas (incluidas más de 700 para los cañones gruesos) y 37 quintales de pólvora.[42]

El registro arqueológico revela lo mismo. En todos los restos de los naufragios de la Armada excavados hasta el momento se ha encontrado abundante munición de todos los calibres, en especial de los más grandes. El Gran Grifón, muy involucrado en las batallas del Canal y naufragado en la isla de Fair, recibió cuatro medias culebrinas en Lisboa, y estas largas piezas de diez libras eran las más pesadas que transportaba; en cambio, de las 200 balas de este calibre originalmente suministradas, 97 fueron recuperadas de entre los restos del naufragio. De modo que, como mínimo, casi la mitad de su potencia de fuego efectiva no se utilizó contra el enemigo (y la cifra verdadera es sin duda más alta, porque este naufragio solo ha sido excavado parcialmente). El caso de los 34 cañones ligeros, de seis libras y menos, del Grifón, es muy distinto. De estos, se han recuperado 273 piezas de munición, solo un 16 por ciento del total recibido. Esta significativa muestra apunta claramente a que los cañones más ligeros del Grifón fueron disparados con una frecuencia tres veces mayor que sus medias culebrinas, aun cuando estas últimas fueran las únicas piezas de artillería lo bastante pesadas para infligir daños graves a un navío enemigo.

Aquí encontramos finalmente una explicación suficiente para el fracaso de la Armada a la hora de causar daños importantes a la flota inglesa, y posiblemente poderla frenar de este modo: los españoles, sencillamente, no dispararon con la frecuencia suficiente sus cañones, especialmente los más pesados, a corta distancia. ¿Por qué?

Recarga

El tipo de guerra que los ingleses habían desarrollado y aplicado con tanto éxito en Gravelinas implicaba un bombardeo a poca distancia y sostenido, con la intención de neutralizar al enemigo mediante el desgaste a base únicamente de fuego de cañón. De este modo, impedían que los españoles, dadas sus inferiores cualidades de navegación, pudieran acercarse y abordarlos, como ellos habrían deseado. La única respuesta eficaz de la Armada consistía en

responder de la misma manera; pero, para hacerlo, sus barcos necesitaban recargar sus cañones repetidas veces durante el curso del combate. Esto resultaba más fácil de decir que de hacer. Esta práctica no solo era ajena a la formación y experiencia táctica de los comandantes españoles y sus tripulaciones, sino que, además, su equipamiento no resultaba adecuado.

Las instrucciones dadas por Diego Flores a la flota que navegó hacia el Estrecho de Magallanes en 1581 decían: «Ver que toda la artillería esté cargada y dispuesta, incluso cuando no esté desplegada, para que en caso de que sea necesario utilizarla rápidamente, no haya más que sacarla por la tronera. Y cerca de la artillería debería haber, junto a cada cañón, una caja en la que se guarde las pelotas de la pieza en cuestión, sin mezclar unas municiones con otras». Dichas instrucciones no decían ni una palabra sobre la recarga o la táctica en caso de ataque. Las instrucciones de combate de Medina Sidonia para su buque insignia, avaladas por la evidencia de los naufragios, muestran que las técnicas de combate naval seguían sin haber cambiado en 1588.[43]

Cuando se hacía evidente que los barcos ingleses no podían ser alcanzados y abordados como era el deseo de los españoles, se trataba por todos los medios de disparar continuamente los cañones tras descargarse la primera salva. Esto fue casi con toda seguridad lo que ocurrió con las piezas más pequeñas —una conclusión que se ve reforzada por la declaración de Medina Sidonia de que el San Martín se había quedado sin balas de pequeño calibre—, pero improvisar métodos de recarga eficaces para las de calibres más grandes no era tan fácil.

Durante el siglo XVI, la carga de la artillería por la boca a bordo de los barcos en plena navegación solo podía hacerse de dos maneras. Los cañones podían o bien ser traídos hacia dentro del barco tras dispararlos, y practicar los procedimientos necesarios en el interior del navío, o bien dejarse en su posición de disparo y realizar la recarga por fuera del barco. El mucho más eficiente proceso de dejar que el propio retroceso del cañón lo devolviera hacia dentro, controlado mediante un cabo de cuerda y la fricción de sus aparejos, no parece que fuera adoptado hasta el final de la campaña de la Armada. Normalmente, parece ser, cada pieza de artillería era desenganchada tras dispararla y arrastrada hacia atrás manualmente. Esto resultaba laborioso, pero razonablemente eficiente, y durante el proceso la tripulación quedaba oculta a la vista y, hasta cierto punto, protegida del fuego del enemigo. La carga por fuera del barco, aunque requería menos miembros de la tripulación para efectuarse, era mucho más

complicada y peligrosa, ya que exigía que el encargado de llevarla a cabo montara a horcajadas sobre la parte del largo del cañón que sobresalía de la porta y realizara las operaciones de limpieza y recarga desde esta expuesta e incómoda posición.

Es casi seguro que ambas flotas utilizaran la carga a bordo, pero la fuerza del retroceso era mejor absorbida por los galeones ingleses que Hawkins había reforzado precisamente por esta razón. La mayoría de los barcos españoles, en cambio, no tenían la misma capacidad de absorber esta fuerza. En los relatos llegados hasta nosotros se especifica el daño causado «por el retroceso de la propia artillería del barco», en el caso, al menos, de tres navíos —el San Mateo (Portugal), el Gran Grifón (urca) y el Rata (Levante)— y una inspección de los que volvieron a Santander en octubre hacía constar que «todas las naos han menester carena y algunas aderezar las cubiertas, porque se han sentido con la demasiada artillería». Esto bien pudo haber inducido a algunos capitanes de la Armada a disparar sus cañones más ligeros.[44]

Pero había más. Las dos ruedas de gran diámetro y las largas colas de muchas cureñas de cañón de la Armada limitaban el espacio de trabajo en las cubiertas, haciendo inviable la recarga a bordo durante una acción. Parece más probable que una vez que comenzara el combate, la mayoría de los barcos españoles no consiguieran más que disparar sus salvas preparadas previamente. Esto, por supuesto, no significa que no pudieran dispararse más veces —los medios cañones a bordo del Trinidad de Escala dispararon cinco veces cada uno en los días 2 y 8 de agosto, y al menos tres veces el 4 de agosto—, pero tanto las pruebas documentales como arqueológicas sugieren que los índices totales de disparos fueron, en general, bajos.

El viajero holandés Jan Huyghen van Linschoten, que iba a bordo de una gran carraca portuguesa, describió una cubierta de artillería ibérica bajo un ataque. En 1589, unos corsarios ingleses atacaron su barco: «Cada vez que nosotros disparábamos una pieza de artillería —escribió Linschoten—, tardábamos al menos una hora en volverla a cargar, durante la cual, el ruido y los gritos a bordo del barco eran tales que parecía que habíamos naufragado todos». Lo más probable es que un año antes los barcos de la Armada hubieran vivido una confusión similar.[45]

«Algunos tienen la caña torcida; otros, calibres desiguales»

Algunos de los grandes cañones de la Armada era más seguro dejarlos sin disparar. En febrero de 1588, durante la puesta a prueba en la nueva fundición de Lisboa de un cañón fundido por don Juan de

Acuña Vela «a toda furia», este explotó, causando la muerte de tres hombres.[46] El Gran Grifón recibió ocho piezas de bronce procedentes del mismo programa intensivo de fundición de cañones justo antes de que la flota partiera: cuatro medias culebrinas y cuatro medios sacres. Una de las medias culebrinas recuperadas del pecio tenía el calibre tan desviado del centro que el cierre era exageradamente delgado. Lo más probable es que nunca pudiera ser disparada de forma segura, y, en ningún caso, con la carga completa. Tampoco era este un caso aislado. Un sacre italiano recuperado de los restos del naufragio del Juliana, cerca de la playa de Streedagh, había sufrido el mismo tipo de problema cerca de la boca, haciéndolo inutilizable (imágenes 58-59). Puede que Robert Norton, un experto en artillería inglés, no anduviera muy desencaminado cuando en 1628 se refirió en términos tan despectivos a las técnicas españolas e italianas de fundición de cañones:

> Es evidente que en esto cometen fallos muy grandes y absurdos. Algunas de sus piezas (y no precisamente pocas) tienen el calibre desviado del centro […]. Algunas tienen la caña torcida; otras, calibres desiguales […] y muchas salen de la fragua esponjadas, o llenas de agujeros y defectos […] [Estos cañones] se romperán, partirán, o explotarán lanzando al aire todos sus metales y (aparte de los daños que esto cause) quedarán inservibles a partir de ese momento.[47]

Los desafortunados que estaban a cargo del funcionamiento de los cañones de la Armada tenían otra dificultad añadida. Dado que la flota no era en absoluto una Armada «española», sino reclutada a lo largo y ancho de Europa, sus cañones y proyectiles procedían de fundiciones y arsenales desperdigados desde el Adriático hasta el Báltico, y a veces incluso más lejos. No pocos procedían de Inglaterra. Ni siquiera dentro de una misma fundición había mucha estandarización de proporciones y calibres; además, cada país (y a menudo cada ciudad y región del mismo país) utilizaba estándares de peso y medida muy distintos. La península Ibérica utilizó como mínimo ocho estándares regionales para la libra, que variaban entre los 345 y los 575 gramos, en tanto que un número similar de estándares italianos oscilaban entre los 301 y los 891 gramos.[48] La confusión que esto generaba era inmensa, en especial en el aparentemente simple proceso de que los proyectiles se ajustaran a los cañones. A esto se añadía la dificultad derivada de la tradicional práctica de expresar los calibres de los cañones no como el simple diámetro del calibre menos el grado de desviación, sino en términos del peso de la bala apropiada para ellos. Por tanto, las variaciones en los pesos específicos de la piedra y del hierro forjado (que podían

llegar a ser considerables) fácilmente podían determinar si una bala de un peso dado («calibre», o *qua libre*) en realidad encajaba o no en la pieza en cuestión. En resumen, no todas las balas de 40 libras eran del mismo diámetro.

Grandes cañones, II: la flota inglesa

¿Y en el otro bando? En un breve escrito sobre la batalla de Gravelinas, el maestro artillero inglés William Thomas la describía solo como una oportunidad perdida:

> Si hubiera querido Dios que los barcos de su majestad hubieran contado con una dotación completa de buenos artilleros, en correspondencia con las fuerzas que transportan […], esta habría sido la ocasión o la empresa más desdichada que los españoles hubieran acometido jamás; y no cabe la menor duda de que su majestad se habría alzado con la más noble victoria en el mar de todos los tiempos. ¿Qué decir, sino que nuestro pecado fue gastar tanta pólvora y munición, y tanto tiempo en el combate, para causar tan poco daño en comparación?[49]

Había algo de verdad en esto. Durante la campaña, Howard y sus capitanes se quejaron de no tener suficiente munición; y, al caer la noche del 8 de agosto, según Winter, «cuando todos los hombres estaban agotados por la tarea, los cartuchos gastados y las balas desperdiciadas —yo creo que todo ello junto—, paramos y seguimos al enemigo». Sir Walter Raleigh coincidía con él: «En la batalla naval contra los españoles, en el año [15]88, cuando tan a punto estuvo de verse amenazada la defensa y conservación del reino […], muchos de esos grandes cañones, faltos de pólvora y munición, estaban allí como meros figurantes o espantapájaros». Si en ese momento hubiera llegado un reaprovisionamiento de pólvora y munición, bien podría haber sido, como William Thomas conjeturó, la «ocasión más desdichada» para España.[50]

Fue bastante desdichada, no obstante. Parece que los ingleses habían superado el problema de hacer funcionar la artillería destructora de barcos en los enfrentamientos a corta distancia, mientras que sus adversarios no. El 31 de julio, cuando el San Juan de Recalde disparó 140 cañonazos, él creía que los ingleses le habían disparado a él 300, y el 8 de agosto estimó una proporción de 300 cañonazos lanzados frente a los 1.000 recibidos. A bordo del San Martín, Vanegas pensaba que el 31 de julio los barcos de la Armada dispararon 600 cañonazos, comparados con más de 2.000 de los ingleses, y expresó su asombro ante «la gran velocidad y presteza» con

la que recargaban sus cañones. El 8 de agosto, opinó que los ingleses «disparaban su artillería como nosotros la mosquetería», y anotó que el San Martín recibió «en el cuerpo del navío y árboles y velas 107 golpes de cañón, que bastaban para deshacer un peñón» (véase el capítulo 13).[51]

Son varias las razones que explican esta disparidad. Primero, que la flota inglesa portaba al menos 250 cañones gruesos, casi el triple de los que iban a bordo de la Armada (incluso contando los destinados a usarse en tierra), y eran manejados por muchos más artilleros: 521 a bordo de los 21 barcos de la reina más grandes, comparados con los 196 a bordo de los 48 barcos de la Armada que regresaron a Santander. La ratio total entre artilleros ingleses y españoles podría haber sido cuatro a uno.[52] Además, todos los artilleros ingleses eran marineros, y estaban profundamente familiarizados con los cañones que llevaban a bordo de sus navíos, y habituados a las tareas que requería su uso en el mar. Los que estaban encargados de hacer funcionar los cañones no tenían que actuar a la vez como soldados, a diferencia de los españoles, por lo que las ropas y pertrechos militares no eran un estorbo para ellos y podían continuar haciendo funcionar sus cañones sin interrupción durante una acción. Los hombres de Drake incluso habían sido sometidos a un entrenamiento con la valiosa munición real (si bien Howard desaprobaba esta prodigalidad; véase el capítulo 3).

A esto habría que añadir la instauración en todo el reino de un estándar de medida común (en 1588 se puso la libra *avoirdupois* de control de 453,6 gramos en los sótanos del Tesoro, que continúa siendo el estándar de medida hasta el día de hoy). Y aunque no existía una conformidad absoluta en el tipo de cañones, los valores de pesos y medidas habituales apuntan a que, en las cubiertas de artillería inglesas, la disparidad entre la munición y los calibres de los cañones era escasa.

La artillería pesada de Inglaterra gozaba de una ventaja final: sus cureñas montadas sobre cuatro ruedas compactas (véase el capítulo 11). Su superioridad quedó rotundamente demostrada en 1988, cuando Alan Ereira realizó una trilogía documental para la BBC y la RTE sobre la Armada en la que decidió poner a prueba la eficiencia relativa de las cureñas navales españolas e inglesas mediante la construcción de unas réplicas a las que sometió a un examen comparativo. En cada caso se utilizó el mismo cañón —una réplica de una culebrina del Mary Rose—, operado por una dotación de seis hombres y un capitán del equipo de artillería de campaña de Portsmouth (que aquel año se había proclamado campeón en la

apasionante competición de artillería de campaña celebrada en el Royal Tournament). Sería injusto comparar a estos jóvenes, físicamente en forma, altamente motivados y magníficamente entrenados, con los miembros de las tripulaciones españolas o inglesas en 1588; por otra parte, el equipo de Portsmouth actuaba en condiciones idóneas, en un barco fondeado en puerto, y no bajo el fuego de una batalla en el mar. Incluso con el poco manejable armazón de los cañones españoles, tardaron solo cinco minutos en cargar, arrastrar hasta su posición, disparar y volver a traer a cubierta los cañones para recargarlos; pero, significativamente, la misma dotación empleó solo la mitad de tiempo en realizar este ejercicio con el mismo cañón montado sobre una cureña de cuatro ruedas. En términos comparativos, la segunda operación resultó un cien por cien más eficiente que la realizada con los carros de dos ruedas que utilizaban al menos algunos barcos de la Armada.

Esta decisiva ventaja, unida a todo lo demás (cañones más grandes; más artilleros que a la vez tenían más experiencia; pólvora de mejor calidad) explica perfectamente por qué los artilleros ingleses disparaban más a menudo que sus adversarios, lo que aumentaba su capacidad de combate en una proporción equivalente.

La capacidad de los barcos ingleses para disparar a corta distancia y a continuación retirarse rápidamente y recargar, gracias a sus superiores cualidades de navegación, también fue clave. Y disparar de cerca era esencial. En 2015, otro programa de la BBC sobre la Armada lo demostró mediante otro experimento. Se preparó una prueba en la que se disparaba una réplica de cuatro libras contra una madera de un grosor similar a la del casco de un barco de la Armada. A 200 metros de distancia, el proyectil no llegaba a dar en el blanco o no conseguía penetrar, mientras que a 100 metros su efecto era devastador; y, en 1588, la flota Tudor no disparaba solamente balas de 4 libras, sino de hasta 40.[53]

El camino a la victoria

Los hechos del 8 de agosto confirmaron los peores temores de Felipe de que los viles ingleses dispararían bajo para infligir daños en la vulnerable franja «entre el viento y el agua», pero esto no había sido así al principio. Durante los primeros enfrentamientos habían actuado con extrema precaución —un mero «desplume», en palabras de Howard; «hecho con más frialdad de la que correspondía al valor de nuestra nación», en opinión de uno de sus subordinados más francos en sus manifestaciones— y cuando se acercaron para rematar la faena, cerca de Gravelinas, ya era casi demasiado tarde, porque para

entonces sus existencias de municiones comenzaban a escasear.

¿Por qué se demoraron tanto? Un buen número de altos oficiales ya habían usado sus grandes cañones en combate —Hawkins en San Juan de Ulúa, Winter en Smerwick, Fenton en el Atlántico Sur, Drake y Frobisher en las Indias Occidentales, Drake de nuevo en Cádiz en 1587—, pero habían actuado solo en escuadrones relativamente pequeños y (excepto Hawkins) solo se habían enfrentado a oponentes mal preparados. Cuando la enorme flota española entró en el Canal en formación de batalla, ninguno de los capitanes de marina de Isabel sabía por adelantado cuáles eran sus fuerzas y sus debilidades. Ciertamente, *parecía* inexpugnable y ninguna vía de ataque resultaba obvia.

¿Qué hacer entonces? ¿Acercarse y arriesgarse a que los desarbolaran aquellas filas de relucientes bocas de cañones de bronce? ¿Intentar abordar los barcos españoles y ser aniquilados por sus nutridas compañías de soldados? En un principio, los colegas de Howard en el Consejo Privado no se hacían una idea de la difícil situación de este. Cuando el 31 de julio el lord almirante suplicó: «Por el amor de Dios y de nuestro país, envíennos rápidamente gran cantidad de balas de todos los tamaños», el Consejo respondió enviando un contingente de mosqueteros. Howard, indignado, los mandó de vuelta. Sir Francis Walsingham, al menos, entendió mejor la situación y el 3 de agosto ordenó al comandante de la guarnición de Portsmouth «ocuparse de proveer» municiones a Howard, «aunque por tierra quedemos escasos, ya que toda su lucha consiste en pólvora y balas». Pero dos días después, el Consejo volvió a interferir: «Su majestad, a la vista de que el enemigo está dispuesto a mantener una lucha prolongada, ha juzgado lo más conveniente duplicar la dotación de hombres en sus barcos», por lo que ordenó reunir mosqueteros en Kent para «que sean embarcados conforme a lo necesario para este servicio». También hizo un llamamiento a los regimientos ingleses que se encontraban en los Países Bajos para enviar «mil de sus mejores balas para abastecer a los barcos». Todavía a fecha del 10 de agosto, cuando gracias a los esfuerzos de Howard la Armada estaba en plena retirada, el Consejo envió un mensajero para pedirle explicaciones:

> ¿Qué causas hay para que la flota española no haya sido abordada por los barcos de la reina? Y, aunque algunos de los barcos de España puedan considerarse demasiado grandes para ser abordados por los ingleses, creemos que algunos barcos de la reina son muy capaces de abordar varios de los barcos inferiores de la flota española.

La contestación de Howard, quizá afortunadamente, no se ha conservado.[54]

No obstante, hasta que anclaron junto a Calais el 6 de agosto, las dos flotas se encontraron en un impase táctico. Los españoles no podían ni hundir ni acercarse lo bastante a los barcos ingleses, y los ingleses no podían hundir ni se atrevían a abordar los barcos españoles. Si la Armada hubiera sido una fuerza autónoma, como Santa Cruz quería, Howard no hubiera podido impedirle desembarcar.

Entonces, el 8 de agosto, tras la confusión causada por los brulotes en la Armada, hasta entonces en ceñida y firme formación defensiva, los barcos de la reina por fin se lanzaron a un agresivo ataque de artillería a corta distancia sobre la flota española, en retirada, pero en rápida recomposición —una táctica que requería una notable disciplina de fuego—. Pero ¿por qué no se había hecho esto desde un principio? ¿Qué fue lo que hizo que su precaución inicial se tornara en una vigorosa y confiada acción a corta distancia frente a Gravelinas?

Aquí es donde entra en juego lo que Cohen y Gooch denominan *capacidad de adaptación*. De algún modo, la burbuja de la aparente invencibilidad de la Armada se había pinchado, y sus defectos en cuanto a capacidad de navegación y artillería habían quedado a la vista. Esta toma de conciencia se produjo evidentemente en algún momento entre el primer enfrentamiento, el 31 de julio, y la batalla de Gravelinas de nueve días más tarde. No sabemos a ciencia cierta cómo, cuándo ni por qué se dieron cuenta, pero Howard y sus capitanes ya habían percibido claramente la vulnerabilidad subyacente de la Armada cuando llegaron a Calais. Tras las batallas frente a la isla de Wight del 3 y el 4 de agosto, la lucha cesó durante tres días, mientras Medina Sidonia avanzaba ansiosamente a su encuentro con Parma. Esto indica que el 4 de agosto o antes Howard y sus lugartenientes habían decidido conservar sus menguantes municiones para lanzar un ataque decisivo sobre la Armada, una vez que hubieran recibido los refuerzos de Winter y Seymour en los mares estrechos. Parece que fue en ese momento cuando se vieron capaces de acercarse lo bastante a los españoles para causarles daño sin arriesgarse a graves represalias, siempre que utilizaran sus decisivas ventajas de navegación para evitar ser alcanzados y abordados.

Quién fue el que hizo este trascendental descubrimiento es algo de lo que no estamos seguros. Tal vez fuera produciéndose gradualmente, a medida que iban desarrollándose los acontecimientos, en las mentes y las conversaciones de Howard y su Consejo de Guerra; pero sir Francis Drake parece haber sido un plausible candidato, como

podemos llegar a vislumbrar en una serie de hechos que quizá lo ayudaran a llegar a esta vital toma de conciencia.

El primero fue su captura, la mañana del 1 de agosto, de don Pedro de Valdés y el Rosario. Este era uno de los navíos más grandes y con mejor dotación de artillería de la Armada, pese a lo cual apenas opuso una resistencia simbólica. Nada más tomar al abordaje su presa, Drake y sus oficiales vieron que «no estaban en tan buenas condiciones a la hora de entrar en batalla», sin duda una referencia al llamativo contraste entre sus propias cureñas sobre cuatro ruedas compactas y los armatostes sobre los que iban montados los cañones de su adversario, que hacían difícil disparar con precisión y recargar los cañones durante el combate.[55] Con sus revolucionarias ideas acerca del trabajo en equipo en ambiente de camaradería bajo un único oficial naval que ejercía una autoridad absoluta, Drake también debió de tomar nota de las improvisadas tripulaciones de soldados que operaban los cañones del Rosario, las ineficientes y divisorias estructuras de mando y las enormes reservas de pólvora y balas sin gastar. Tal vez sir Francis sacara partido de su agudo ingenio, arrollador encanto y fluido manejo del español para extraer más información del atribulado don Pedro. Van Meteren no dudaba de ello, y escribió en su *Historia*: «Valdés empezó a contarle a Drake detalles de su viaje en cuanto estuvo a bordo» del Revenge, donde «comió en la mesa de Drake y durmió en el camarote de Drake». En este relajado ambiente, puede que don Pedro revelara también la estrategia de la flota: unirse con Parma como esencial paso previo a la invasión y toma de Londres. Algunos en España sospecharon lo mismo: poco después del retorno de los restos de la Armada, uno de los espías de Isabel informó de que don Pedro «está ahora bajo intensa sospecha, por parte del rey y los nobles de España, de haber revelado cosas importantes relativas a sus consejos y pretensiones, debido al buen trato y divertimento» recibido de Drake.[56]

Nadie más cualificado que sir Francis para valorar la importancia de estas revelaciones, vistas y oídas por él mismo, por lo que es posible que su captura del Rosario, pese a ser duramente criticada por sus contemporáneos, constituyera, en retrospectiva, uno de los episodios más significativos de la campaña.

Resulta tentador enlazar el ataque al amanecer llevado a cabo contra el Gran Grifón en el Solent el 3 de agosto con las conclusiones que Drake había sacado de su inspección del Rosario y de sus conversaciones con don Pedro. Es en este punto cuando, por primera vez, tenemos noticia de una acción de barco a barco a muy corta distancia, en la que la táctica inglesa implica movilidad y potencia de

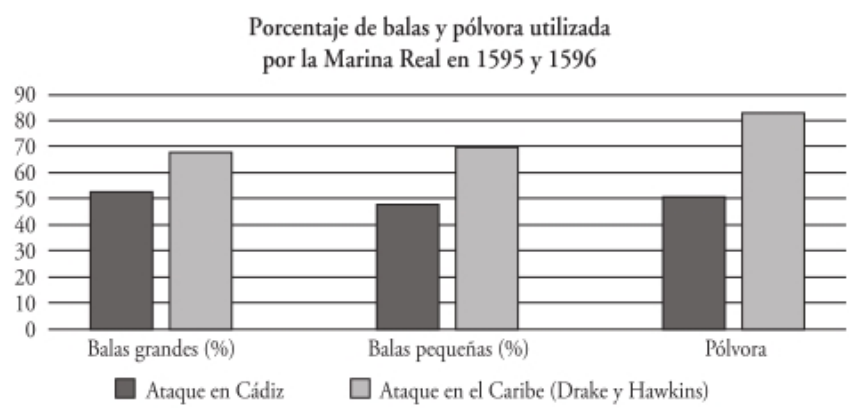
fuego. ¿Es coincidencia que el agresor parezca haber sido el Revenge? ¿Tal vez Drake estuviera poniendo a prueba una incipiente teoría sobre la incapacidad de los españoles a la hora de llevar a cabo una acción de artillería en movimiento, y sabiamente escogiera para su experimento a uno de los apagafuegos que no estaban tan bien armados? De ser así, el resultado debió de parecerle profundamente gratificante, pues según Gómez de Medina «le metieron más de veinte balas que se hallaron en especie dentro de la dicha su urca, causa principal de su ruina y perdición» en la isla de Fair, mientras que las cuatro medias culebrinas de bronce del Grifón —los cañones más grandes que llevaba— permanecieron prácticamente en silencio.[57]

Un día después, junto a la isla de Wight, algunos (¿de nuevo Drake?) repitieron este experimento con un escuadrón entero. Un observador que iba a bordo del San Martín comentó: «Hoy nuestros enemigos se han acercado más que antes, disparando sus cañones más pesados desde la cubierta inferior», consiguiendo romper el ala derecha de la Armada.[58] Howard y sus oficiales ya tenían entonces toda la información que necesitaban para identificar los principales puntos débiles de la Armada, y fue en ese momento cuando decidieron conservar su munición para una batalla decisiva. Incluso si la Armada no podía ser derrotada o destruida por mar, al menos podía impedírsele definitivamente su unión con Parma y obligarla a emprender un peligroso viaje de vuelta a casa. Este fue el alcance que tuvo el éxito de Inglaterra en Calais y Gravelinas.

No obstante, la cosa estuvo muy reñida. La Armada siguió dando coletazos hasta el último momento. Algunos de los apagafuegos todavía eran capaces de disparar, recargar y volver a disparar. Según el capitán Vanegas, el 7 de agosto uno de los barcos ingleses estacionados en Dover «venía en popa la vuelta de nuestra armada y desde que estuvo cerca de nuestra armada disparó toda la artillería de la banda siniestra; y de las dos popas de las dos galeazas le tornaron las gracias con muy buenos golpes de culebrina, y así se recogió a su armada». Según su implacable crítico sir Martin Frobisher, Drake cometió además un grave error táctico cuando llegó «muy fanfarrón al principio, ofreciéndoles la proa y el costado», pero esta vez su adversario español estaba preparado y le respondió con gran potencia de fuego. A continuación, informaba Frobisher complacido, Drake se «alegró de poder escapar otra vez, como un granuja o un traidor acobardado». Al final, el Revenge fue «alcanzado por más de 40 cañonazos», probablemente procedentes de los pesados cañones de una galeaza, y su palo mayor «fue abatido por los disparos». Pero este caso fue la excepción: pocos barcos de la Armada pudieron infligir un

castigo tan severo como este.[59]

Había conseguido evitarse un aterrador escenario para la Inglaterra Tudor y, durante el proceso, se había alumbrado una nueva era de la guerra naval. Pocos días después de la batalla de Gravelinas, Winter (el mismo almirante que treinta años antes había ordenado «no hacer ni un disparo de artillería, sino con el permiso del capitán y nunca en vano»; véase el capítulo 3) afirmó: «Desde mi barco [el Vanguard], se dispararon quinientas balas de medio cañón, culebrina y media culebrina». Aunque la ausencia de registros de la Oficina de Artillería para el año 1588 nos impide determinar si este impresionante índice de disparos era habitual, los de 1596 sí revelan que para entonces constituía un procedimiento de actuación estándar. Los 308 cañones pesados a bordo de 17 de los barcos de la reina no solo dispararon casi 4.000 cañonazos en un segundo ataque sobre Cádiz, sino que la mayor parte de ellos los hicieron casi en un mismo día (el 1 de julio de 1596), cuando, según un relato de la época, «una cantidad infinita de munición fue gastada entre nuestros barcos, la ciudad y las galeras, para su daño y sin perjuicio para nosotros».[60]



Todas las evidencias apuntan a que la flota inglesa empleó las mismas tácticas el 8 de agosto de 1588, porque, al final de la acción, los barcos de Howard al parecer se habían quedado sin munición, y él se limitó a aparentar. «Adoptando una actitud jactanciosa, nos pusimos a perseguirlos», escribió, mientras la Armada se alejaba por los mares del norte, «como si no nos faltara de nada». En realidad, les faltaba de todo: no solo tenían los cajones de munición vacíos, sino que la tripulación estaba agotada y a punto de morir de hambre. Muchos estaban gravemente enfermos. Si en ese momento la Armada hubiera entrado en el estuario del Támesis con sus inexpugnables

barcos, debido a que los soldados que atestaban sus cubiertas descartaban el combate cuerpo a cuerpo, y con las barcazas de Parma a resguardo en el medio, la prácticamente impotente flota de la reina no podría haber hecho mucho por detenerlos.

Pero, en cambio, en formación desafiante, si bien algo desigual, la Gran Armada partió de las costas de Inglaterra. Había luchado y había fracasado, pero no había sufrido una rotunda derrota. Medina Sidonia y sus hombres habían perdido muchas cosas, pero no su honor.

CUARTA PARTE

Las consecuencias

No dudo de que esta tiránica, arrogante y demencial tentativa será el principio, si bien no el final, de la ruina de ese rey.

ISABEL I, agosto de 1588[1]

CAPÍTULO 17

La amargura de la derrota

Buenas y malas noticias

Tras recibir la noticia de que la Armada había partido de Lisboa, Felipe volvió s u atención hacia otros asuntos. El 27 de junio le pidió al conde de Olivares, su embajador en Roma, que valorara las posibilidades de conseguir una dispensa papal para que su hija Isabel Clara Eugenia, de veintidós años de edad en ese momento, se pudiera casar con su primo el emperador Rodolfo II o uno de sus hermanos: Ernesto, Matías, Maximiliano o Alberto. Esto constituiría el paso previo para otorgarle a ella y a su nuevo esposo los reinos de Inglaterra e Irlanda.[1]

Al enterarse el 25 de julio de que la Armada había salido de La Coruña, Felipe autorizó y participó en una procesión de acción de gracias. Lo mismo hizo al día siguiente, «en este día de Santa Ana […], atento que en otros tales días nuestro Señor le había hecho muchas mercedes dándole señaladas victorias» (en referencia a los éxitos de Santa Cruz en las Azores en 1582 y 1583), pero estos esfuerzos le dejaron, al parecer, agotado. Al día siguiente, devolvió a su secretario Mateo Vázquez un informe sin abrir, porque «no tengo tiempo ni cabeza para verlo, […] son dadas las 10 y no he cenado, y quédame la mesa llena de papeles para mañana pues ya no puedo más ahora».[2] Es evidente que los ánimos del rey ya se habían recuperado para el 4 de agosto, festividad de Santo Domingo, porque ese día salió de El Escorial con sus hijos, la infanta Isabel y el futuro Felipe III, «a cazar conejos, y parecía muy feliz cuando volvió más tarde, habiendo matado muchos de ellos con su ballesta». Tras celebrar el día de San Lorenzo, santo patrón de El Escorial, el 10 de agosto, incluso llegó a hacer una broma. Cuando Vázquez le recordó que tenía que revisar y resolver 800 consultas, Felipe comentó con guasa que no era para tanto, porque las consultas que tenía pendientes de leer en su despacho «solo» eran 300. Pocos días después, sin embargo, uno de los oficiales responsables de gestionar el flujo de informes que entraban y salían del despacho del rey protestó enérgicamente a Mateo Vázquez «que podrá vuestra merced cesar en enviar papeles hasta que Su Majestad esté para entender en ellos; y cierto que algunos de los que aquí estamos, andamos atortujados de leer cartas y otros papeles que vienen de tantas partes, y ¡de tanto, tanto, tanto escribir!»[3]

El entusiasmo aumentó con la llegada de un informe en el que se decía que la Armada había sido avistada «cerca de Le Conquet», pero ¿dónde estaba eso? El rey consultó sus ejemplares del *Derrotero* de Medina Sidonia y del *Atlas* de Ortelius, y también dos cartas náuticas. «En la carta más pequeña no he topado a Conquet», informó a su secretario, pero «la mayor me dice que» está sobre la costa de Bretaña. La Armada. por tanto, iba aproximándose a su objetivo.[4]

Las cartas escritas por Medina Sidonia y otros que iban a bordo de la Armada en los días 30 y 31 de julio, que llegarían a El Escorial en un tiempo récord, mantenían este optimismo. Don Juan de Idiáquez comentó inmediatamente que «por la vigilia de mañana comienza la buena nueva; antes que salga la octava [periodo de ocho días de devoción dedicados por los católicos a ciertos acontecimientos religiosos importantes] placerá a Dios venga cumplida». Un informe procedente de Dieppe, en Normandía, fechado el 7 de agosto y titulado *Una carta sobre el encuentro de las flotas inglesa y española y la victoria española,* llegaba debidamente a continuación, junto con otra información más detallada por parte del embajador Mendoza en París, confirmando las buenas noticias.[5]

Todo cambió el 31 de agosto. El embajador toscano en Madrid comenzó ese día una carta en la que se quejaba del secretismo que envolvía el progreso de la Armada debido a un apagón informativo impuesto por el gobierno, para que «incluso si nos enteramos de algo gracias a nuestra amistad con los secretarios reales, quede silenciado», al no permitirse la salida de mensajeros. Pero aquella noche llegaron pruebas irrefutables, procedentes de Mendoza, de que la flota no había conseguido «darse la mano» con Parma.[6]

Como de costumbre, Felipe y su séquito consideraron en un principio este contratiempo como una prueba más de las que Dios les mandaba para probar su fortaleza. Idiáquez envió la mala noticia al rey, con una nota introductoria que comenzaba así: «Grande es la duda en que se está y la pena», pero, proseguía diciendo, «sería posible después de este trabajoso estado haber dado Dios victoria para que se conozca más de veras de su mano. Y cuando por sus secretos juicios fuese servido de otra cosa, no puede quedar tan gran obra sin gran premio [en el cielo]».[7]

A continuación, y de nuevo conforme a lo habitual, el rey y su equipo trataron de controlar la situación a golpe de pluma. Idiáquez preparó un largo memorándum en el que le decía a Medina Sidonia lo que debía hacer. Si la Armada encontrara refugio en Escocia, debía recomponerse y prepararse para invadir Inglaterra al año siguiente; y si el duque decidiera volver a España, debía dejar tropas en tierra,

cerca de Waterford, en Irlanda, para establecer una cabeza de puente que sirviera para las operaciones que se llevarían a cabo al año siguiente. Esto era absurdamente inviable, pero al menos el ministro y su monarca reconocían por fin —si bien demasiado tarde— la necesidad de un «plan B». Felipe llegaba incluso a admitir la necesidad de delegar. Al final de su carta al duque, accedía «en lo que ha de hacer, a vuestro parecer y al suyo [Parma], porque como presentes al hecho podréis echar mano de lo más acertado».[8]

Que el rey abandonara su habitual estilo de microgestión revela, tal vez de forma más elocuente que cualquier otra cosa, el demoledor golpe que esto supuso para su confianza en sí mismo. Cuando leyó el borrador de una respuesta a Parma preparada por Idiáquez, expresando la esperanza «que consiga el servicio que se ha pretendido hacer a Dios y el reparo de la reputación de todos que está tan empeñada», el rey subrayó el fragmento. «Mírese si sería bien quitar esto —le dijo a Idiáquez—, pues en lo que Dios hace y es servido no hay perder ni ganar reputación. Y es mejor no hablar en ello.»[9]

Idiáquez, por su parte, confió a Parma:

> no se puede encarecer la pena que causa ver que una cosa que ha costado tanto tiempo, dinero y trabajo, y en que va tanto servicio de Dios y del Rey, se haya puesto en tal estado, al punto que se estaba en víspera de coger el fruto de todo. Su Majestad lo ha sentido más que se puede creer, y si todavía no quedase alguna esperanza en Dios de que podría haberse servido de responder por su causa, y que si la vuelta del armada ha dado ocasión a vuestra excelencia, la habrá sabido tomar de suerte que no se le escape de las manos, no sé cómo se llevaría un sentimiento tan grande. […] Cierto, este negocio no da lugar a tratar de otro ni de él sin demasiada pena.[10]

El paso de tiempo no trajo alivio alguno. Por el contrario, el 3 de septiembre, llegó un correo procedente de Francia con más noticias concretas sobre la derrota de la Armada y su huida hacia el norte. Los descifradores de claves y los ministros palidecieron del susto, y se pusieron a debatir sobre quién debía comunicarle la noticia al rey. El elegido fue Mateo Vázquez, el veterano capellán y secretario del rey, pero incluso él lo hizo con gran turbación y de forma indirecta, ya que optó por citar el paralelismo desgraciado sugerido por un cortesano: «Quien vio al Rey Luis [IX] de Francia, siendo santo, y en una empresa tan santa [una Cruzada en 1250], morírsele su ejército de pestilencia, ser vencido y captivado, cierto que no puede dejar de temerse mucho este suceso» de la Armada. Para evitar un hado similar, Vázquez sugería ofrecer más oraciones por la victoria. Esto resultó demasiado para el rey: «Yo espero en Dios que no habrá permitido tanto mal —

garabateó enfadado—, pues todo se ha hecho por Su servicio».[11]

Una vez más, el rey optó, a regañadientes, por delegar. Firmó otra carta en la que autorizaba a Parma que decidiera él qué hacer a continuación —«como presentes al hecho»— si bien añadía: «Que con ayuda de Dios me habéis de procurar algún efecto que consuele de lo que ahora se pasa, que es tan diferente de lo que con razón se aguardaba». La carta de Idiáquez a Parma fue más franca.

> Su Majestad, aunque sintió harto al principio la nueva que de allá vino, la siente cada día más, no para imprimirle en la salud, que a Dios gracias la tiene muy buena y mayor ánimo que baste a encoger ningún suceso, sino que como tan cristiano y que con tan santo celo se había movido a esa empresa, le duele extrañamente no haber acabado de hacer un tan gran servicio a Dios, habiéndolo visto tan en víspera y de su parte hecho más que se le podía pedir ni imaginar.[12]

Durante las siguientes dos semanas no llegó a España ninguna información nueva sobre la Armada, y las esperanzas empezaron a crecer, una vez más. El 5 de septiembre, un impresor de Sevilla emitió un alegre comunicado titulado *Relación de lo que hasta oy… se ha sabido:* tras mencionar las pérdidas del Rosario, San Salvador y el San Lorenzo, describía la posterior victoria lograda por la flota española. Dos semanas más tarde, un representante del papa en Madrid transmitía a Roma rumores de que:

> La Armada ha desembarcado en algún puerto escocés. Aunque sufrimos algún daño en la batalla, la victoria acabó siendo nuestra, y la flota enemiga ha quedado gravemente mermada. Hemos sabido que hundimos algunos de sus barcos y capturamos otros, y que el almirante inglés regresó al Támesis con no más de veinticinco barcos, seriamente deteriorados. Todo el mundo está seguro de que Drake ha resultado capturado o muerto.

Un ministro real le dijo a Cesare Speciano, el nuncio papal: «Estamos obligados a creer en la victoria de nuestra Armada. Por tanto —añadía—, generar dudas sobre su destino es de poca ayuda», siendo tanto lo que dependía de un resultado favorable. Esto no convenció a Speciano. Él interpretaba que el silencio significaba que la Empresa de Inglaterra había fracasado, y que Medina Sidonia había «decidido volver a casa circunnavegando Inglaterra e Irlanda, como hacen muchos barcos mercantes alemanes, para evitar el Canal de Inglaterra». Y también predecía que «cualquier mañana llegará la noticia de que la Armada está de vuelta en Portugal o Galicia».[13]

Pese a la notable clarividencia de su opinión, esta también incluía

cierta dosis de especulación. Parma envió pinazas de Dunkerque a Escocia y a Devon con mensajes y municiones para Medina Sidonia, pero estas no encontraron ni rastro de la flota; y, aunque Mendoza, en París, había ido acumulando abundante información de inteligencia, la desechó, considerándola propaganda, al proceder de Inglaterra. La interpretación que hizo Mendoza de esta inteligencia llegada desde Inglaterra fue, en cambio, que los barcos de la reina se estaban reagrupando, preparándose, tal vez, para lanzar un contraataque sobre España. De modo que, para advertir de ello, mandó un mensajero urgente, que llegaría a Madrid el 20 de septiembre. Los ministros del rey se aprestaron a enviar órdenes a todos los puertos importantes, con instrucciones de que, en el momento que llegara la Armada, sus soldados y marineros no debían desembarcar, sino permanecer en sus puestos, pasara lo que pasara, listos para enfrentarse a cualquier emergencia. El sinsentido de todo ello quedó evidente a los cuatro días, con la llegada a la corte de un zarrapastroso don Baltasar de Zúñiga.

Noticias malas y aún peores

Don Baltasar había dejado la flota en Shetland el 21 de agosto, a sesenta y un grados norte y «a trescientas leguas de España». Llevaba consigo cartas e informes de Medina Sidonia, Bobadilla y otros que iban a bordo del buque insignia San Martín, en los que se detallaba el viaje de la Armada desde que había salido de La Coruña, y se explicaba por qué no había conseguido «darse la mano» con Parma. Pero las mismas tormentas que habían retrasado y dañado el cuerpo principal de la flota también habían caído sobre Zúñiga, que no llegó a España hasta el 21 de septiembre —el mismo día que el duque—. Este se dirigió inmediatamente a caballo a El Escorial, adonde solo tardó tres días en llegar, y a continuación «pasó varias horas con su majestad explicándole lo que había sucedido» hasta el momento en el que él había dejado la flota.[14]

La situación había empeorado incomparablemente desde entonces. Medina Sidonia había abandonado descaradamente su buque insignia en cuanto tuvo Santander a la vista, y pasó los dos días siguientes convaleciente en tierra antes de reunir el coraje necesario para actualizar al rey sobre el estado de su flota. «Por la que escribo a Su Majestad entenderá vuestra merced lo que se ofrece, que todas son miserias y más trabajos, y por más que se digan no se llegará a significar lo que se ha padecido hasta llegar aquí —escribió a Don Juan de Idiáquez—, pues han sido los mayores que se han visto en ninguna navegación; y tal navío ha habido de los que han entrado

aquí que han pasado catorce días sin beber gota de agua.» Durante el viaje, continuaba diciendo Medina Sidonia, él había regalado sus dos capas de abrigo a un sacerdote congelado y a un muchacho herido, quedándose él solo con una capa fina y corta; y de los 500 hombres que habían zarpado con él de Lisboa en su buque insignia, «se me han muerto 180 personas de enfermedad, y de cuatro pilotos que tenía, los tres de ellos» (esta pérdida de pilotos puede explicar por qué, tras haber puesto rumbo a cabo Finisterre, cuando por vez primera avistaron tierra, todos creyeron que era La Coruña, cuando de hecho estaban «a 100 leguas de aquel puerto sin saber dónde ni cómo estábamos»). «Toda la gente de mi servicio, que eran como 60, se me han muerto y enfermado, de manera que con sólo dos me he hallado. Sea nuestro Señor bendito por todo lo que ha ordenado.» Muchos de los supervivientes que llegaron a tierra estaban enfermos de disentería o tifus, y el propio duque padeció lo que hoy habríamos llamado trastorno de estrés postraumático. «Yo he llegado con tanta falta de salud y flaqueza que no estoy para más que para tratar de ella y de curarme, como lo hago», le dijo al rey. Su carta a don Juan de Idiáquez fue más breve, pero no menos amarga. «Quisiera poderme alargar en ésta, mas yo estoy tal que no puedo porque la enfermedad me ha apretado mucho, y así estoy con la misma en esta cama, con grande extremo de flaqueza y tan perdido de la cabeza con la falta del sueño, que ha treinta y un días que no duermo sueño de día ni de noche, sino fue ayer y esta noche no, ninguno» (una construcción extrañamente elocuente). Y terminaba con el recordatorio: «[así] no se puede servir a Su Majestad, y por sólo servirle me veo en este estado», y rogaba permiso para irse de inmediato a casa.[15]

Si bien podemos excusar el derrotismo del duque, resulta más difícil perdonar su demora a la hora de tomar medidas de emergencia para sus camaradas supervivientes. Hasta el 24 de septiembre no firmó cartas para las ciudades del norte de Castilla solicitando suministros médicos, alimentos, «camas [y] paños para los heridos», encontrando en cambio tiempo para disponer el desembarco de sus posesiones personales del buque insignia y comprar cuatro barajas de cartas. El día 27 del mismo mes volvió a comprar otras cuatro, justo después de haber enviado a Idiáquez otra patética petición de permiso para irse a casa, «por no saber de la mar ni de la guerra». El duque proseguía diciendo:

> Y así vuestra señoría me tenga por olvidado en todas estas materias, y le suplico, pues Nuestro Señor no se sirvió de llamarme a esta vocación, no se me ponga en ella, pues ni con mi conciencia ni con mi obligación podré cumplir, como tantas veces lo tengo apuntado a vuestra señoría, a quien suplico con las

> veras todas que puedo, este su servidor, con mucha entereza me favorezca en esta pretensión con Su Majestad, tan justa, pues de su ánimo y clemencia espero que no querrá que se acabe quien con tantas veras ha deseado servirle y procurándolo. Y en las cosas de la mar, por ningún caso ni por ninguna vía trataré de ellas, aunque me costase la cabeza, pues será esto más fácil que no acabar en oficio que no sé ni entiendo, habiendo de creer a los que me aconsejan, no sé con qué intención.[16]

La noticia del desastre no tardó en propagarse. El 26 de septiembre, los magistrados de Burgos recibieron la petición de suministros de emergencia por parte de Medina Sidonia, e inmediatamente enviaron 30 mulas cargadas de alimentos y medicinas. Pocas semanas después, llegaron a la ciudad algunos soldados de la flota heridos, en tal estado que daba «lástima el verlos y aún el oírlos». Una de las historias más terribles era la de Francisco de Montenegro, un soldado que ya llevaba veinte años prestando servicio al rey antes de embarcar en el Santa Ana, el buque insignia de Oquendo. Aunque el navío regresó a San Sebastián relativamente intacto, poco después una chispa prendió el polvorín y destruyó el barco, causando la muerte de varios miembros de su tripulación y dejando lisiados a muchos más —incluido Montenegro, que quedó «ciego de los ojos y manco de ambas manos»—. Tras lograr recuperarse al menos parcialmente en el hospital de Burgos, en noviembre, los magistrados de la ciudad le dieron dos ducados para que viajara a Madrid, donde tenía previsto pedirle al rey una recompensa en pago por sus servicios y su sufrimiento.[17]

No viajó solo. Según un testigo presencial irlandés, a cada puerto de toda la cornisa cantábrica «llegaban cada día personas, procedentes de distintas partes de España, preguntando por barcos y por amigos perdidos, con gran lamentación por diversas [personas] de importancia que estaban perdidas». Uno de sus compatriotas, que había sido encarcelado en La Coruña acusado de espionaje, informó de que «allí la gente no hace otra cosa que lamentarse, llorar y condolerse, tanto en público como en privado, por la pérdida de sus padres, maridos, hijos, hermanos y amigos, gritando y maldiciendo la hora en la que la tal Armada se formó».[18]

Sería fácil desestimar estas palabras considerándolas fruto de la exageración, pero, en octubre de 1588, una pragmática real prohibió a los súbditos cubrir sus casas de negro u obligar a todos sus miembros a guardar luto; en adelante, solo la familia inmediata podría vestir de negro. Los infractores de esta norma s erían multados (y privados de sus ropas de luto). En el preámbulo de esta proclamación se afirmaba que «Dios Nuestro Señor no es servido, ni las ánimas de los difuntos

reciben beneficio ni sufragio» de tan excesivas expresiones de dolor «y parece y es demostración vana y supersticiosa», que «contradice a la verdadera fe que los Cristianos tenemos de la Resurrección». Toda esta verborrea no valió para engañar al nuncio Speciano. «La proclamación se hizo para evitar que la gente de aquí se deprima —informó a Roma—, porque la cifra de los muertos que iban a bordo de la Armada va aumentando cada día, y por eso se ven cada vez más cortesanos de luto.» Tampoco consiguió engañar al embajador Khevenhüller, quien comunicó: «En este momento, se hallan perdidos más de 60 barcos. En caso de que su pérdida sea definitiva —y representan la mitad de los que partieron— podemos imaginar el impacto para aquellos cuyos hijos, hermanos, padres y amigos zarparon con la Armada y ahora están perdidos». En resumen: «Ha sido esta una bochornosa y terrible empresa».[19]

El rey envió estoicamente una carta a todos sus prelados, recordándoles que «Los sucesos de la mar son tan varios como se sabe, y lo que ha mostrado él que ha tenido la Armada». Mandó que las oraciones por el éxito de la Armada terminaran: ahora cada obispo tenía que celebrar una misa solemne de gratitud que la «larga y trabajosa navegación» de la Armada no haya causado mayor daño; y

> Para lo de adelante, todos los eclesiásticos, y otras personas devotas que os parecieren, las continúen en sus sacrificios y oraciones particulares y secretas, encomendando a Nuestro Señor muy de veras todas mis acciones para que su divina majestad les enderece y encamine a lo que más fuere servicio suyo, exaltación de su iglesia, [y] bien y conservación de la cristiandad, que es lo que yo pretendo

Pocos días después, afirmó que leer demasiados documentos le hacía toser: «Traigo buena tos y catarro, y veo claro que es de los papeles, porque en tomándolos me carga la tos».[20]

Noviembre no aportó ningún alivio. Khevenhüller opinaba: «Esta empresa ha fracasado hasta tal punto que en verdad creo que, ni aunque uno se lo propusiera, podría alcanzar a imaginar un resultado más adverso que el que ha sido en realidad. En este momento aún siguen perdidos 50 barcos, y nadie sabe dónde están». Un diplomático italiano informaba, asimismo: «La mitad de la Armada sigue perdida, aun teniendo en cuenta los barcos capturados o hundidos por los bombardeos o las tormentas», y «más de 12.000 soldados, la flor y la nata de España, podría decirse, han perecido». Un miembro del Consejo de Guerra le dijo a Speciano que «60 barcos, grandes y pequeños, están perdidos, y dos terceras partes de los hombres que iban a bordo de la Armada han muerto, por lo que de los 30.000 que

zarparon solo quedan 10.000». Según el nuncio: «Ahora, todo el mundo está preocupado al ver que Dios casi seguro se ha vuelto contra nosotros».[21]

Incluso el rey compartió por un momento estos sentimientos negativos. El 10 de noviembre, inmerso en la angustia y la desesperación, le confió a Vázquez que había deseado la muerte:

> Si Dios no hace milagro (que así espero en Él), que antes que esto sea, me ha de llevar para sí, como yo se lo pido, por no ver tanta mala ventura y desdicha. Y esto sea para vos sólo. Y plegue a Dios que yo me engañe, mas creo que no hago, sino que hemos de ver más presto de lo que nadie piensa lo que es tanto de temer, si Dios no vuelve por su causa. Y esto bien se ha visto en lo que ha sucedido, que no lo hace que debe ser por nuestros pecados.[22]

Se trataba de un reconocimiento extraordinario para un monarca que se preciaba de su fe católica, pero que era reflejo de un desolador censo de la flota que acababa de recibir de sus oficiales navales, y donde se mostraba que 8 barcos de la Armada estaban definitivamente perdidos y casi 59 más sin localizar. El resto estaban desperdigados por varios puertos a lo largo de 800 kilómetros de costa: 9 en San Sebastián, 6 en La Coruña, uno en Ribadeo y otro en Muros, y 44 en Santander. De estos últimos, «no hay nao que no tenga necesidad de mucho aderezo y, por lo menos, una con otra, de dos o tres cables y áncoras, porque las han perdido, y mucha jarcia menuda de los aderezos, que está rota de la artillería». Todos ellos necesitaban también anclas —dos o tres por embarcación, como promedio— y más botes para barcos. Los esfuerzos por concentrar todos los navíos supervivientes en Santander llevaron al naufragio de tres embarcaciones más antes de acabar el año: las urcas Barca de Danzig y Casa de Paz Grande, y el Regazona de Bertendona, la sexta buque insignia de escuadra que se perdía.[23]

Igualmente, peligrosa para la posición defensiva de España fue la pérdida de artillería, especialmente la de los grandes cañones de asedio, así como de oficiales de alto rango. Para finales de 1588, Santa Cruz, Recalde, Leyva, Moncada y Oquendo habían muerto; Medina Sidonia y Bobadilla se enviaron el uno al otro «justificantes médicos» y dejaron la flota a la primera oportunidad; tanto don Pedro como Diego Flores de Valdés languidecieron en la cárcel. De los cinco maestres de campo, Luzón y Pimentel fueron también hechos prisioneros; Isla murió en El Havre cuando un mástil le cayó sobre la cabeza; y Toledo se quedó en Flandes. Solamente Mexía regresó a España a bordo de la flota, pero él mismo afirmaría dos semanas más tarde: «Yo llegué tan malo a este lugar, y lo estoy, que no me he

levantado de la cama».[24]

Tal vez nunca lleguemos a saber el total exacto de bajas en la campaña de la Armada, aun cuando los oficiales del rey hicieron todo lo posible para averiguarlo. El principal magistrado de Guipúzcoa, por ejemplo, viajó por la provincia anotando el número y rango de los caídos, el barco en el que habían navegado, su domicilio, y el número de personas a su cargo que había dejado. La suma total ascendía a 502, casi todos marineros. De ellos, no menos de 221 murieron en Lisboa antes de que la flota zarpara: 49 perecieron en la explosión del San Salvador y 102 se perdieron en Irlanda. Solo 23 murieron en combate. Casi la mitad de los fallecidos dejaban viudas e hijos (la mayoría de ellos, de corta edad). La campaña casi borró por completo del mapa a algunas familias. Tres hermanos de la familia Iriarte, de Deva, murieron, «dejando a sus padres en gran pobreza». Y no solo murió Martín de Aranda, Auditor General y carcelero del capitán Cuéllar, sino también sus nueve primos, todos a bordo de la Felicísima Armada.

Felipe hizo todo lo que pudo por cuidar de las familias de los fallecidos. Al hermano de don Felipe de Córdoba, muerto por una bala de cañón a bordo del buque insignia, lo nombró gentilhombre de cámara. Escribió cartas de condolencia a las familias nobles afligidas, asegurándoles sobre la muerte de su ser querido que «ha sido tal la voluntad de Dios, debéis conformaros con ella y consolaros con tenerle en su gloria». También pagó sus deudas hacia los muertos. El sobrino de Recalde recibió todos los atrasos salariales del almirante en diciembre de 1588; la viuda de Leyva, los de don Alonso, en marzo de 1590, y el rey solicitó al papa que permitiera al joven hijo de ambos sucederlo en su encomienda de la Orden de Alcántara.[25]

El rey también hizo lo posible por garantizar que los soldados y marineros supervivientes recibieran los pagos que se les debían. Cuando en diciembre de 1588 descubrió que sus oficiales habían despedido a algunos veteranos de la Armada sin efectuarles el pago completo de sus salarios, inmediatamente protestó diciendo: «Esto es contra la caridad cristiana y muy ajeno de mi intención, que ha sido y es no solo de que los que me han servido y sirven sean pagados de lo que han de haber, pero gratificados en lo que hubiere lugar». De entonces en adelante, antes de que ningún veterano dejara de prestar sus servicios al rey, el Consejo de Guerra debía revisar su hoja de servicio y sus atrasos, y recomendar una recompensa apropiada. El rey creó un fondo especial «consignado para pagar los sueldos de soldados muertos y despedidos» que habían servido a bordo de su Armada. También tomó medidas para averiguar a quién había que culpar del

fracaso de la Empresa.[26]

En busca de chivos expiatorios, I: el duque de Parma

En cuanto la Armada entró en el mar del Norte, comenzaron las discusiones sobre cómo y dónde se había torcido la empresa. «Bien a sido menester ver con los ojos y tocar con las manos lo que ha sucedido, para ver el engaño en que se a ido con esta máquina —informó Bobadilla a Idiáquez desde el buque insignia el 20 de agosto—. No hay ninguno que no diga ahora «yo dije, yo adiviné»; el hecho es que después de ido el conejo cada uno da consejo.» Bobadilla, no obstante, continuaba ofreciendo su explicación de la debacle. «Volviendo a lo que importa —afirmaba— digo que hallamos al enemigo con muchos bajeles de ventaja, mejores que los nuestros para pelear, así en la traza de ellos como de artillería, artilleros y marineros, como velejados de manera que los gobernaban y hacían lo que querían.» En cambio, refería «las pocas balas de artillería que traíamos», y que pronto empezaron a escasear o agotarse. «Con todo esto, había llegado el duque a ancorar sobre la barra de Calés, siete leguas de Dunquerque, entreteniéndose para llegar con aguas vivas a aquel puesto para que con ellas saliese el de Parma: que si el día que llegó el duque a aquel puesto saliera el de Parma se hiciera la jornada.» Con que solamente, repetía unas líneas más adelante, «Parma estuviera en Dunquerque, como vuestra señoría me dijo, abiertos los ojos para salir en viendo nuestra armada, [la empresa] tuviera efecto».[27]

Este análisis del fracaso —el primero del que tenemos constancia— coincide con la mayoría de los hechos conocidos. Pese a todos los errores en cuanto a suministro, diseño, organización y liderazgo, la Armada había llegado en efecto a Calais en perfecto orden y con relativamente pocas pérdidas; y consiguió permanecer allí durante treinta y seis horas. Si los brulotes ingleses y su gruesa artillería no hubieran roto la disciplinada formación de la flota, lo que hubiera permitido que esta pudiera esperar unas pocas horas más, el gran plan de Felipe podría haber triunfado.

Bobadilla no fue el único en culpar a Parma del fracaso. ¿Por qué no había estado preparado, pese a los reiterados mensajes que informaban del avance de la flota desde La Coruña? ¿Por qué no había intentado al menos una incursión? Un «noble español» que llegó a Dunkerque procedente de la Armada «dijo abiertamente» que, si Parma «estuviera en España, lo decapitarían». Según don Bernardino de Mendoza, en París, muchos observadores franceses creían que Parma había saboteado deliberadamente a la Armada. En Italia, el

duque de Saboya (yerno de Felipe) se ofreció a tomar el mando del Ejército de Flandes porque «con las relaciones, que cada día llegan peores, de que el de Parma se ha habido tan mal en lo que tiene a cargo de estar apunto y acudir al de Medina, ora sea que lo haya hecho de malicia o de descuido, le parece al duque [de Saboya], como también a todos los otros que del caso discurren, imposible que Vuestra Majestad le deje en Flandes ni le encargue otra vez lo de Inglaterra». Tras tener noticia de las pérdidas de la flota, un experto militar veneciano conjeturó: «Parma tiene motivos para ser, después del rey Felipe, el hombre más desesperado del mundo».[28]

Las críticas al duque cundieron también por España. Don Baltasar de Zúñiga le dijo a un diplomático toscano en Madrid que «Medina Sidonia atribuyó toda la culpa al duque de Parma», porque «don Rodrigo Tello había llevado [hasta Parma] noticias de la llegada de la Armada al Canal poco después del 1 de agosto» (una mentira flagrante: aunque es cierto que Tello llegó a encontrarse con Parma a última hora del 1 de agosto, Medina Sidonia le había enviado el 25 de julio, casi una semana antes de que la Armada entrara en el Canal). Pocos días después, otro diplomático en Madrid informó de que «todos los españoles, y especialmente los que volvieron a bordo de la Armada» culpaban de este fracaso «casi enteramente a las demoras del duque de Parma», añadiendo: «Por lo que el pobre caballero va a necesitar una buena excusa».[29]

Parma ya sabía que esto iba a pasar, y «dijo en público en la plaza de Dunkerque, que sustentaría, no como capitán general de los ejércitos del rey, su tío, sino como Alejandro Farnesio, a todos los que le culparan en el mal suceso del fracaso de la Jornada; y con toda la gente más granada y florida de su ejército, y entre ellos los que habían murmurado, ninguno le respondió ni satisfizo».[30] Aunque este desafío silenció durante un tiempo a sus críticos locales, tuvo poco efecto en otros lugares. Parma también había anticipado esto. Apenas hubo zarpado la Armada, escribió a su tío, el cardenal Farnesio, que velaba por los intereses de la familia en Roma, para que efectuara una refutación inmediata «en el caso de que, bien por exculpar al duque de Medina Sidonia, o por cualquier otra razón, los españoles desearan culparme de estos reveses». También mandó a un enviado especial a Italia para defender su conducta: el conde Niccolò Cesi, que había luchado junto a Parma durante veinte años. Cuando Cesi culpaba a Medina Sidonia del desastre, el indignado embajador español en Roma, a la sazón primo de Medina, escribió a Parma para reprenderlo por su deslealtad y mezquindad: «Fue la voluntad de Dios, y de modo alguno culpa vuestra, ni tampoco de Medina». En cualquier caso,

añadía el embajador con aspereza, «no tenía el Duque con quien cumplir sino con [Su] Majestad».[31]

Parma también había imaginado esto. Juan de Médicis, hermano del gran duque de Toscana destinado en Brujas, informó de que cuando don Rodrigo Tello llegó, la noche del 1 de agosto, con la noticia de que la Armada estaba en el golfo de Vizcaya, Parma convocó a sus principales expertos —incluido Giovanni Battista Piatti, que había traído el plan maestro del rey desde España— y les pidió consejo: «Todos dijeron que su alteza no debía hacer nada hasta saber que la Armada estaba muy cerca o, al menos, que había entrado en el Canal». El día 7 de agosto, Médicis informó de la llegada de una carta de Bobadilla en la que «se afirmaba que, dado el peligro y la debilidad de su comandante [Medina Sidonia], el servicio a su majestad» requería que Parma zarpara y «se reuniera con la Armada para dar a su comandante consejo y ánimos *[consiglio et animo]*. Su alteza replicó entonces que estaba obligado a obedecer las órdenes del rey y que no zarparía hasta que llegara el momento fijado». Médicis confirmó: «Toda nuestra infantería había embarcado [el día 8], dejando solo a la caballería a la espera de subir a bordo en el momento oportuno»; Parma, junto con Piatti y el comandante de la flota de Flandes, estaban listos para embarcar en cuanto oyeran el ominoso sonido de los cañones navales en el horizonte. Aunque el duque ordenó entonces desembarcar a las tropas, él no se rindió: «Parma ha ordenado reembarcar a algunos soldados en Nieuwpoort, bien para que estén listos en caso de que la Armada vuelva, o porque (como dicen algunos) su intención es atacar Ostende por mar».[32]

El veedor general don Jorge Manrique, aislado en Dunkerque, confirmó que Parma comenzó el proceso de embarque nada más enterarse de la inminente aproximación de la Armada:

> Los alemanes, italianos y valones, en cantidad de diez y ocho mil infantes, estaban embarcados el día que la armada fue la vuelta del norte, y los tercios de infantería española y caballería estaban ya aquí para embarcarse el mismo día. Comenzándolo a hacer llegó nueva de haberse alargado el armada, todo esto en el mismo instante, y el duque de Parma asistiendo a ello sin hacer mudanza hasta saber nueva cierta de nuestra armada.

Los holandeses tampoco dudaban de que el destino de la Empresa pendía de un hilo. El 10 de agosto, los estados de Zelanda informaron de que su pequeño escuadrón de bloqueo «oyó gritos la última noche desde Dunkerque, por lo que supusimos que el duque de Parma estaba listo para salir, tras haber embarcado (dicen) 25.000 soldados de infantería a bordo de las barcazas de Nieuwpoort y los barcos de

Dunkerque». Ese mismo día, Parma le aseguró a su señor:

> Por más que algunos de los que han venido de parte del Duque hayan querido decir que no estaba pronta, se han engañado porque no era posible hacerse más breve, como se ha visto por la experiencia de la que en tan pocas horas se ha embarcado, y no era conveniente tenerla embarcada de atrás en estos bajeles, donde no se pudiera entretener estando como en tierra, y no pudiéndose salir a su placer y se pudriera y perdiera toda. 33

Gradualmente, los cuerpos diplomáticos de Madrid comenzaron a achacar el resultado de la Empresa de Inglaterra al fracaso de los mensajeros de Medina Sidonia en llegar a tiempo a Flandes. Tras informar de que el propio duque culpaba en aquel momento a don Rodrigo Tello por haber tardado demasiado en informar a Parma de la aproximación de la Armada, el embajador toscano añadía con perspicacia que parecía más probable que el duque hubiera enviado al mensajero demasiado tarde. Khevenhüller llegó a la misma conclusión: «Yo creo que esto ocurrió porque él [Parma] no pudo saber nada de la Armada» con antelación. Sir Francis Drake coincidía: si los mensajeros de Medina Sidonia hubieran llegado solo un poco antes, o el duque hubiera tardado un poco más en avanzar por el Canal, el encuentro podría haberse hecho realidad, porque la Armada «llegó al lugar señalado, que era Calais, y allí aguardó [estuvo esperando] la llegada del duque de Parma más de veinticuatro horas, en efecto, hasta que empezaron a dispararlos».34

No obstante, Felipe y sus principales asesores continuaron albergando dudas sobre Parma. Cuando Idiáquez replicó a la carta explicativa del duque del 10 de agosto, comenzó señalando mordazmente que había sido escrita en Brujas, «que es tan diferente de... Dunquerque». En noviembre, Idiáquez fue más directo. Tras asegurarle al duque que «en ninguna nación tiene servidor más verdadero» que él, y tras desestimar «los dichos que han sembrado de ignorantes o malignos, o gente que busca disculpa», enfatizó la necesidad de que «se deshará presto la niebla» que aún quedaba, porque todavía había algunas personas que seguían afirmando que las fuerzas de Parma habrían necesitado dos semanas para embarcar. Por tanto, proseguía diciendo Idiáquez con muy buenas maneras, pero también con toda firmeza: «Para que sus servidores podamos en ocasión con seguridad y fundamento deshacer la mala información de si estaba apunto o no ese ejército, y su embarcación al tiempo que llegó la Armada, fie Vuestra Excelencia de mi claramente a qué día [rayado: a cuantos de agosto] entiende que pudiera atravesar si ella no se le alegara, digo haciéndole tiempo y haciendo la armada su

efecto. Porque lo que algunos han dicho es que en quince días no podía estar Vuestra Excelencia en orden (digo la embarcación)».[35]

Esta vez la respuesta de Parma fue más cauta. En ella dedicaba varios párrafos a repudiar la conducta de Niccolò Cesi, que (según afirmaba, de forma poco convincente) había sido enviado a Roma solo porque el cardenal Farnesio había caído enfermo, y parecía importante contar en la corte papal con alguien que protegiera su reputación; él jamás había autorizado a Cesi culpar a otros. A continuación, defendía que sus fuerzas habían estado preparadas. «El lunes a 7 de agosto, que fue el mismo que llegó el secretario Arceo» con la noticia de que la Armada había llegado a Calais, alegaba:

> dejé embarcados en Nieuwpoort 16 mil infantes, y que cuando yo llegué a Dunquerque, que fue el martes a 8, antes que fuese de día había llegado la gente que allí había de embarcar, que lo comenzó a hacer y lo acabara el mismo día, con las municiones y todo lo demás que estaba pronto y aparejado y se iba embarcando a furia; y se saliera sin duda con ello, si no se suspendiera con el aviso que se tuvo del armada, se pudiera muy bien la misma noche comenzar a salir, y entre ella y parte del día siguiente juntarse lo de Nieuwpoort con lo de Dunquerque y hacer su efecto, pues no faltaba nada de lo necesario.

Y concluía desafiante: «Vuestra señoría crea, cuando avisé al Duque [de Medina] que no había menester más de tres días para la embarcación y estar en orden para salir, que no lo hice sin fundamento».[36]

En junio de 1589, sospechando que el rey y sus asesores todavía albergaban dudas sobre su conducta, Parma envió copias de todos los documentos relevantes de la Armada a la corte —nueve cartas de Medina Sidonia y seis respuestas; memorandos de artillería, municiones y alimentos listos para su embarque; y todas sus cartas más importantes al rey, junto con otro intento de exculpación—. Tal vez imprudentemente, Parma añadió además algunos hirientes comentarios sobre los fallos del gran plan, lo que provocó una larga respuesta por parte del rey que (en efecto) le dijo que dejara de quejarse y se concentrara en los asuntos de los que entonces había que ocuparse. Tras un breve periodo bajo sospecha, Parma acabó por convencer al rey de que efectivamente había estado «preparado y dispuesto» para la Empresa.[37]

En busca de chivos expiatorios, II: el duque de Medina Sidonia

Medina Sidonia experimentó más dificultades a la hora de explicar su conducta. Aunque había mostrado gran habilidad a la hora de llevar la

Armada al mar, y gran valentía bajo el fuego, había abandonado a su flota en cuanto avistó Santander el 21 de septiembre, y a primera hora del día 5 de octubre, tras haber puesto sus efectos personales sobre 28 animales de carga, se dispuso a irse a su casa. Las cuentas del tesorero de su familia muestran que el duque realizó generosas donaciones a clérigos y pobres a lo largo del camino hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda, tres semanas después. Solo hubo un momento desagradable. Mientras Medina Sidonia trataba de descansar una noche en Valladolid, unos jóvenes rodearon el lugar donde se hospedaba y se pusieron a corear «Drac, Drac, que viene Drac», y a provocarlo, dirigiéndose a él con el ofensivo sobrenombre de «Duque Gallina». A mediados de octubre, según un embajador, la mayoría de las personas de la corte culpaban a Medina Sidonia del fracaso de la Armada, «porque le faltaba experiencia y coraje; porque abandonó a don Pedro de Valdés; porque huyó demasiado rápido y con demasiado miedo de los brulotes; y porque después fue el primero en desembarcar, dejando dispersa la mayor parte de su flota».[38]

El propio rey nunca criticó abiertamente a Medina Sidonia. Tal vez recordara la renuencia del duque a aceptar el mando, y su advertencia de que la operación estaba condenada al fracaso y había que abortarla. Tal vez Felipe también tomara en cuenta el elogio que Bobadilla, por lo general severo en sus juicios sobre los demás, había dejado escrito sobre el liderazgo de Medina nada más desembarcar: «Los mismos enemigos lo confesarán, aunque les pese, que capitana en el mundo no ha hecho más que ésta».[39] No obstante, Bobadilla había navegado a bordo del buque insignia, y al proteger la reputación del duque también protegía la suya. Recalde, lugarteniente del duque y comandante de la retaguardia, y Leyva, sucesor designado del duque y al mando de la vanguardia, no tenían estas reservas.

Unos cuantos días después de que la Armada iniciara su largo viaje a casa, Leyva le confió a Recalde: «Sepa que hago un arancel de lo que ha pasado», que tenía planeado entregar al rey, pero su «arancel» debió, supuestamente, de desaparecer cuando se ahogó junto a la costa irlandesa.[40] Recalde fue haciendo un «diario» del viaje y, al día siguiente de volver a España, lo envió a la corte, junto con dos cartas de Leyva y parte de su correspondencia con el buque insignia durante la campaña. Cada uno de estos documentos criticaba a Medina Sidonia, pero Recalde reservaba su especial condena para seis de las decisiones del duque: no haber atacado a la flota inglesa en Plymouth, abandonar el Rosario, anclar en Calais, negarse a realizar un verdadero esfuerzo por volver a Flandes tras la batalla de Gravelinas, llegar a considerar la rendición de la flota y dejar

abandonados a los barcos que no pudieran mantener la marcha. Instó al rey a no dejar «que los errores que en el armada ha habido y los daños de su Real Hacienda por pasiones particulares queden sin castigo, porque disimulándose harán otro tanto en las ocasiones que hubiere».[41]

La enfermedad impidió a Recalde expresar sus puntos de vista en persona, pero se los envió a Martín de Idiáquez, su suegro y un ministro en la corte, quien escribió a su amo: «Eso es lo que Juan Martínez de Recalde ha enviado desde la Coruña, sin carta para Vuestra Majestad ni para otro ninguno. Don Cristóbal de Moura y Don Juan de Idiáquez lo han visto todo y les pareció que se enviasen a Vuestra Majestad por si se sirviere de pasar los ojos por algo de ello». Aunque Felipe escribió en el expediente: «Todo esto he visto, aunque creo que fuera mejor no haberlo visto, según lo que duele», parece que nunca recibió las cartas incriminatorias de Leyva, y puede que no estudiara el resto del expediente de Recalde (o, desde luego, no lo anotó).[42] No obstante, castigó a Medina Sidonia, si bien conforme a su característica e indirecta manera. Allá por marzo, el duque había solicitado la concesión de encomiendas a dos de sus hijos («antes que yo parta») y, aunque el rey la había rechazado, le dijo a su secretario, en confianza, que tenía la intención de conferirle esas encomiendas «a su vuelta, y también si él faltase» (véase el capítulo 8). Nunca llegó a hacerlo.

En busca de chivos expiatorios, III: Diego Flores de Valdés y los profetas de plaza

En cambio, el rey enseguida tomó medidas para averiguar si otros habían contribuido al fracaso de la Empresa, así como para recibir consejo sobre qué hacer a continuación. Ordenó a don Rodrigo de Santillán, juez penal en el Tribunal de Apelación de Valladolid, que fuera a Santander y reuniera a todos los altos oficiales supervivientes de la flota para tratar sobre las reparaciones. Santillán llegó el 19 de octubre. Encontró a Flores y a Mexía en la iglesia, asistiendo a misa, y los sacó para ir a reunirse con Coco Calderón, Aramburu y los magistrados de la ciudad. Estos formaron una junta de investigación que comenzó por inspeccionar cada barco de guerra en el puerto, llegando a la conclusión de que costaría más de 100.000 ducados sustituir todas las anclas, cabos de amarre, botes del barco, aparejos, velas y mástiles perdidos, así como reparar las cubiertas de los navíos, «se han sentido con la demasiada artillería».[43]

Pocos días más tarde, Felipe envió a Santander a don Juan de Cardona, un miembro de su Consejo de Guerra de gran experiencia

naval, con instrucciones de averiguar «los que en la jornada pasada han hecho su deber y los que no, tanto en la gente de mar como en la de guerra, y que esto sea con secreto y disimulación».[44] Cardona encontró muchos delatores. Un oficial de alto rango informó de que «es lástima ver de la manera que todos [los supervivientes de la armada] vienen y cuán desanimados y descontentos, y lo que dicen unos de otros». Según otro oficial, «a común opinión, Diego Flores de Valdés ha hecho mal su oficio» y debía ser relevado del mando, y añadía «que tampoco cumple al servicio de Vuestra Majestad que don Francisco de Bobadilla sea ocupado en lo de presente». Un tercero instaba a llevar a cabo una investigación «de las faltas que han hecho algunos navíos en el pelear».[45]

Al final, Cardona redujo el señalamiento a solo dos oficiales: Diego Flores, principalmente porque había insistido en que el duque abandonara el Rosario, lo que Cardona identificó como el «el principio y la causa de los sucesos», porque esto desanimó a todos los que iban a bordo de la flota a la vez que sirvió para animar al enemigo; y a Pedro Coco Calderón, el Contador de la flota, por haber autorizado algunos pagos de la Real Hacienda sin obtener contrafirma. Aparte de esto, informaba Cardona, «no he descubierto más que aquello que había ya oído en Madrid; y como las personas de quien se puede saber o entender —que se hubieran comportado mal— son las mismas que se hallaron allá», por lo que aconsejaba a su señor que fuera clemente. «Yo no sé qué decir a Vuestra Majestad sino que lo que falta de esta armada es tanto y tantas personas particulares, sin los soldados y marineros y muertos después de llegados, que no debe Vuestra Majestad buscar a quien afligir de los que quedan, sino alabar a Dios del suceso.»[46]

El juez Santillán pasó entonc es a la acción. Justo antes de Navidad, arrestó a Flores y lo envió al castillo de Burgos bajo custodia, con órdenes de «no dejarle hablar ni escribir por ahora». Los guardias interceptaban las cartas que le llegaban y las enviaban a Madrid, donde ministros del gobierno las leían, incluida una de un pariente que le informó de que «dice el vulgo: Luego que llegó aquí la primera gente del armada se dijo que vuestra merced no había querido que se socorriese a don Pedro de Valdés. Y como luego, tras los primeros, llegó don Francisco de Bobadilla, yo me fui a él y le dije esto, y me respondió: La culpa que tiene el general Diego Flores tengo yo y tiene el Duque, porque a todos nos pareció esto y esto, y es bellaquería quien eso dice». El mismo pariente continuaba sugiriéndole a Flores que «aunque vuestra merced no tenga en esto culpa, para atemorizar a otros se habrá hecho esta prisión». Una humillación más vendría a

reforzar esta especulación. Poco antes de la Semana Santa de 1589, Flores se quejó al rey de que no había podido oír misa desde que llegó al castillo de Burgos, y pidió permiso para asistir a una parroquia local durante la Semana Santa. Felipe se negó. «No conviniendo que por ahora se le dé la dicha licencia para salir fuera del castillo —informó al arzobispo de Burgos—, me ha parecido encargaros que deis orden como en alguna pieza del dicho castillo se le pueda decir misa los días de Pascuas y las otras fiestas de guardar.» Pocos meses después, Flores se quejó de que el coste de pagar por su cautividad (principalmente, los salarios de sus guardias) le estaba arruinando y comentó: su yerno «fue conmigo esta jornada y murió en ella, él y otros muchos deudos míos». También suplicó al rey que «sea servido de oír» su explicación del desastre, añadiendo: «Mi voto era sólo uno, y por serlo, padezco». Felipe cedió un poco en diciembre, retirándole los guardias y permitiendo que Flores continuara en el castillo en libertad condicional, y un mes más tarde fue liberado.[47]

Para entonces, el rey había nombrado una comisión «para verificación del proceder que han tenido los oficiales de mi real armada», comenzando por «el médico y boticario del dicho Armada». En febrero de 1589, el juez Santillán incautó de todos los papeles de Coco Calderón y lo envió a Madrid para responder por cargos de corrupción. Sin embargo, tres meses después, un exhaustivo examen de los archivos del contador no reveló ninguna irregularidad y Santillán retiró todos los cargos. Diego Flores fue, aparentemente, el único funcionario públicamente sancionado por el fracaso de la Empresa de Inglaterra.[48]

No obstante, hubo algunos otros que sí fueron castigados por la derrota de la Armada. La Inquisición actuó contra algunos de los profetas de plaza denunciados por Juan de Horozco y Covarrubias por predecir (correctamente) el destino de la Armada en «el año [15]88» (véase el capítulo 1). Por órdenes expresas de Felipe, los inquisidores de Toledo condenaron a Miguel de Piedrola, uno de los profetas de la catástrofe, a dos años de aislamiento en un lugar remoto (elegido con el fin de garantizar que no tuviera seguidores), además de prohibirle visitar nunca más Madrid, escribir cartas, hablar de temas religiosos o leer la Biblia. En Portugal, cuando llegó la noticia de la derrota de la Armada, los sueños y las visiones de «la monja de Lisboa» se tornaron nacionalistas, al afirmar: «El reino de Portugal no pertenece a Felipe II, sino a la familia Braganza». Los inquisidores empezaron a investigar y, a mediados de octubre, tras vigilar bien que se estuviera frotando las manos con agua y jabón durante media hora, sus «estigmas» desaparecieron. En diciembre, una comisión eclesiástica

presidida por el cardenal Alberto (en su día, el más firme partidario de sor María) la condenó al confinamiento en soledad y a perpetuidad en otro convento. El panegírico de Luis de Granada sobre ella permaneció cuatro siglos sin publicarse.[49]

En busca de chivos expiatorios, IV: el rey

Para algunos, la responsabilidad del fracaso de la Armada no le correspondía a Parma, ni a los principales oficiales de la flota, ni a los profetas de plaza, sino al jefe supremo de El Escorial. El 5 de agosto, en Brujas, Juan de Médicis probablemente estaba expresando los recelos que circulaban por el cuartel general de Parma cuando escribió:

> A mi modo de ver, el asunto se reduce a esto: cómo mantener unida a la Armada en medio de una tormenta una vez entrado en el Canal, dado que no hay puertos. E incluso si el Canal estuviera lleno de puertos adecuados, como algunos dicen, ¿cómo podía la flota navegar segura al atravesar el Estrecho de Dover, dadas las montañas de arena y arrecifes […] que hay por todas partes? Parece imposible que una flota tan numerosa, con tantos navíos de gran tamaño, pudiera sortearlos. Y, si la flota pasa el Estrecho, es difícil imaginar de qué serviría, a menos que nos proporcionara una escolta para cubrir nuestro paso o protegernos de la flota enemiga, dado que es evidente que los barcos en los que el duque [de Parma] tiene que embarcar con sus tropas no pueden enfrentarse al mar ni al enemigo, al tener los costados bajos y carecer de artillería, de modo que hasta un modesto barco de guerra podría destruirlos. Y si tardan demasiado en cruzar desde Dunkerque a Inglaterra, el mar podría engullirlos.

Médicis extraía la conclusión evidente: «Si queremos que el desembarco tenga lugar, la Armada debe proporcionar una escolta para que podamos cruzar inmediatamente y llegar a tierra; pero con todos estos obstáculos, resulta difícil imaginar cómo podría lograrlo […]. Y, sin embargo, el rey persiste en su plan original para la Empresa».[50]

Las críticas como esta no tardaron en multiplicarse. El embajador toscano en Madrid escribió en octubre que algunos «llegan incluso a reprocharle al rey su imprudencia y descuido, y dicen que solo vale para vivir entre frailes». El nuncio papal fue más crítico todavía. Al mes siguiente, informó de que la pérdida de tantos barcos y hombres, unida al fracaso de la Empresa, «preocupa a todos, ya que pueden ver que la mano de Dios casi se ha alzado del todo contra nosotros».[51]

El jesuita Pedro de Ribadeneira, en su día el más destacado entusiasta de la Armada, compartía en ese momento esta valoración

pesimista. «Después de alguna oración y mucha consideración», en diciembre de 1588, le advirtió a Idiáquez:

> Aunque los juicios de Dios Nuestro Señor son secretísimos, y por esto no podemos ciertamente saber el intento que Su Divina Majestad ha tenido en el tan extraordinario suceso que ha dado a la armada tan poderosa de Su Majestad, todavía el ver que en una causa tan suya y tomada con tan santa intención, y tan encomendada en todos estos reinos, y tan deseada y procurada de toda la Iglesia católica, no ha sido servido de acudir a los piadosos ruegos y lágrimas de tantos y tan grandes siervos suyos, nos hace temer que hay graves causas por las cuales Dios Nuestro Señor nos ha enviado este trabajo, y que por ventura él durará mientras que ellas duren. Porque como Él no hace cosa acaso, ni cae una hoja del árbol sin su voluntad, y Él la suele muchas veces mostrar con los efectos varios de las cosas que dependen de su misma voluntad, es cosa muy puesta en razón y muy saludable inquirir y ponderar las causas que puede haber habido para que Dios no nos haya hecho esta merced.

Ribadeneira ofrecía a continuación seis razones por las que Dios podía haber permitido que «las ánimas perdidas de los ingleses» asestaran tal «azote y castigo universal» a España en general y a su rey en particular. Estas iban desde la corrupción e incompetencia de algunos funcionarios reales (especialmente en Andalucía), hasta el predominio de los «pecados y escándalos públicos» en toda España, pasando por el «fracaso» de Felipe que «por no ofender a la reina de Inglaterra ha dejado de amparar a los que por ser católicos y leales a Dios eran perseguidos y afligidos de ella». Instaba a Idiáquez a presentar este análisis «a Su Majestad de la manera que juzgare que más conviene».[52]

Lecciones aprendidas

Su majestad no obstante tomó algunas medidas inmediatas para remediar los defectos evidenciados por el fracaso de la Armada. En noviembre de 1588 autorizó a don Juan de Cardona, en Cantabria, a convocar una junta de 25 constructores de navíos, patrones y capitanes de barco a fin de determinar las mejores dimensiones para 12 nuevos galeones de 500, 600 y 800 toneladas, cuatro de cada clase. Entre los miembros del comité estaba Agustín de Ojeda, comandante del escuadrón de pataches y zabras en la campaña de la Armada, que se encargó de supervisar la construcción de la mitad de los 12 nuevos galeones, que Cardona decidió bautizar con los nombres de los 12 apóstoles. Todos ellos presentaban un diseño más estilizado y un costado de 22 cañones, integrado por «artillería competente a sus tamaños y portes, y de calidad que pueda ofender de lejos, alcanzando

bien, y de cerca puedan hacer en la armada contraria daño notable». Los cascos de estos nuevos galeones se construyeron en un tiempo récord, entre octubre de 1589 y junio de 1590, y la mitad de ellos participaron en operaciones navales ya en el verano de 1591.[53]

El rey también tomó medidas para mejorar el potencial de combate de los barcos que habían sobrevivido a la campaña de la Armada. Aparte de crear dos escuelas de artillería (véase el capítulo 16), Cardona envió al rey una colección de dibujos técnicos sobre «la manera que han de ir los timones de las galeazas», cuya finalidad era mejorar una de las flaquezas repetidamente observadas en la campaña de la Armada.[54] En 1590, Felipe envió a sir William Stanley, «por la práctica y experiencia que tiene de la manera que lo hacen otras naciones», a inspeccionar a su flota atlántica. Según don Alonso de Bazán, hermano de Santa Cruz y en ese momento comandante de la flota, Stanley recomendó que «esta Armada tenía necesidad de una gran cantidad de artillería y que esta se repartiese en la proa y popa de cada navío, poniendo en cada parte de estas seis piezas por lo menos en cada una, porque las naos de la Reyna [Isabel] traen a doce.» Bazán lo descartó por considerarlo absolutamente inviable para España:

> Espero que vuestra majestad ha de enviar una buena cantidad con que se pondrá todo en orden; y como los más de los navíos de esta Armada son hechos para mercancía, no tienen tantas portas en las popas y proas como él [Stanley] dice, ni hay artillería que ponerles cuando las tuviesen; y para la poca con que se hallan, la tienen bien reparada.[55]

Entretanto, don Juan de Acuña Vela dedicó sus esfuerzos a estandarizar las municiones a bordo de la flota. Cuando en enero de 1590 realizó un pedido de 9.000 balas de hierro para cada uno de los calibres de tres, siete, doce y dieciséis libras, incluyó una hoja de papel en la que trazó con compás (todavía se ven los agujeros en el centro) ocho círculos cuidadosamente medidos. En ellos se mostraba el tamaño de cada bola de hierro con su peso marcado, así como un círculo ligeramente mayor indicando el diámetro del calibre en el que encajaría, expresado de nuevo en términos del peso de la teórica munición. Se añadía una nota al efecto de que, a partir de entonces, estos tamaños fueran *exactamente* los dibujados en el diagrama, sin tener en cuenta las variaciones en sus supuestos pesos.

En un principio, pareció que estas medidas dieron resultado. En 1590, las galeazas Zúñiga y Napolitana consiguieron desembarcar una fuerza expedicionaria en Bretaña, donde construyeron una base

fortificada para futuras operaciones contra el Estado Tudor; y, al año siguiente, Bazán, Aramburu y Bertendona condujeron una poderosa flota, de la que formaron parte tres de los nuevos galeones, a las Azores, donde se encontraron con el convoy trasatlántico anual y ahuyentaron a un escuadrón inglés enviado para interceptarlo. Llegaron incluso a conseguir aislar al Revenge y obligarlo a rendirse, tras un duelo de artillería tan intenso que el barco se hundió poco después, el primer barco de la reina en caer en manos enemigas desde el Jesus of Lubeck (véase el capítulo 4) y el único de los que había luchado contra la Armada que pereció en acción. Aunque este éxito generó gran regocijo en España, a los pocos meses las dos galeazas naufragaron junto a la costa de Galicia.[56]

Tal vez los «Doce Apóstoles» se habían construido demasiado rápido. Cuando se unieron a la flota principal en 1591, las portas de los cañones de tres de ellos se consideraron demasiado bajas para poder abrirse en condiciones meteorológicas difíciles; y, cinco años después, durante la toma de Cádiz, los ingleses superaron con facilidad a los cuatro a los que se enfrentaron, consiguiendo capturar dos: el San Mateo y el San Andrés. Ambos navegaron con los barcos de la reina en 1597, en la expedición Essex-Raleigh a las Azores, pero los ingleses pretendían sacrificar estos «dos grandes carros» (como el conde de Essex, su captor, los denominó) en un ataque preventivo contra la flota española fondeada en Ferrol. Al final, el San Mateo perdió su trinquete (y casi el palo mayor también) a los cinco días de partir de Plymouth, y tuvo que ser escoltado a casa, mientras que el San Andrés también se quedó sin el mastelero mayor y se perdió dos veces durante la expedición. Los ingleses nunca volvieron a usarlos.[57]

Tal vez la poesía sea la que mejor exprese clima de desesperación y abatimiento que el sino de la Armada causó en toda la península Ibérica. Una de las primeras obras literarias que manifestaban la sensación de desengaño con el Imperio fue el poema «Carta de las damas de la Corte para los galanes que iban en la Armada», que instaba a los cortesanos que iban en la flota a abandonar su misión, basándose en que lo único que obtendrían de la aventura serían heridas, incomodidades y la enfermedad. Poco después, en Lisboa, un Sátiro amargo (en forma de diálogo) circulaba:

P: ¿Qué navíos han llegado?
R: Los que el Inglés ha dejado…
P: Y los más: ¿dónde están?
R: Los marinos lo dirán.
P: Pues ¿qué es lo que ha sucedido?
R: Corre la voz que se han perdido.

P: ¿Se saben de ellos los nombres?
R: Muy bien lo saben en Londres.

No tardaron en aparecer otras muchas obras similares. Miguel de Cervantes, el más grande de los novelistas de España, que en 1587 había ayudado a organizar los suministros para la flota que Leyva condujo de Cádiz a Lisboa, compuso entonces su *Canción segunda, de la pérdida de la Armada que fue a Inglaterra* en honor de «los valientes de la guerra» que habían vuelto «confusos, no rendidos», en la que predecía:

Triunfe el pirata, pues, ahora y haga
júbilo y fiestas, porque el mar y el viento
han respondido al justo de su intento
sin acordarse si el que debe paga,
que, al sumar de la cuenta, en el remate
se hará un alcance que le alcance y mate.

A la larga se demostraría que Cervantes estaba en lo cierto, pero, durante varios meses, los triunfantes «piratas» disfrutaron de espectaculares «júbilo y fiestas».[58]

CAPÍTULO 18

La Contraarmada

Que empiece el regodeo

Cuando el 11 de agosto de 1588 los estados de Zelanda se enteraron de que la flota española navegaba rumbo al norte con los ingleses persiguiéndola, con comida para solo dos semanas, se unieron a Mauricio de Nassau en el entusiasmo por la «victoria que Nuestro Señor Dios nos ha concedido». Poco después, Mauricio encargó una medalla con el triunfalista lema: «Dios sopló y se dispersaron». A esta medalla le siguieron otras similares (imagen 50). Según contaba un diplomático italiano destinado en los Países Bajos españoles: «En todas las ciudades enemigas oímos grandes salvas de artillería y otras muestras de regocijo». En Leiden, el gran pendón de batalla del capturado galeón portugués San Mateo (imagen 60), que se colgó en el coro de la iglesia de San Pedro, inspiró a un poeta de la localidad a componer un tratado patriótico en latín titulado *Oración por la flota del Jerjes español*, que sería declamado el 21 de agosto por primera vez y que luego se publicaría con una dedicatoria a Isabel, y del que aparecerían varias traducciones.[1]

Al principio, el regocijo inglés fue más silencioso. Cuando el almirante Howard ordenó a su flota retirarse del estuario del Forth el 12 de agosto, la Armada seguía contando con más de 100 barcos en formación. Y escribió con frustración: «Sabe Dios si se dirigen a la punta de Noruega, o a Dinamarca, o a las islas Orcadas para refrescarse y volver». Drake también albergaba sus temores. En Noruega o Dinamarca, la Armada podía encontrar «grandes anclas, cables, mástiles, cuerdas y vituallas; y lo que el dinero caliente del rey de España podrá hacer en países fríos por marineros y hombres lo dejo a vuestra señoría». Su temor era que más adelante Medina Sidonia pudiera realizar una segunda tentativa para unirse a Parma; o, tal vez, que mientras la flota inglesa se encontraba lejos, en el mar del Norte, Parma pudiera intentar una invasión por su cuenta: «Creo que se siente como una osa a la que le han robado a sus hijos; y, sin duda, siendo tan gran soldado como es, pronto emprenderá, si puede, algo grande». Dos semanas después, Drake seguía creyéndolo: «Deberíamos guardarnos mucho más del duque de Parma y sus soldados que del duque de Sidonia y sus barcos».[2]

Dichos temores estaban bien fundados. Aunque Parma

desembarcó sus tropas desde sus atestadas barcazas un par de días después, no las relevó del servicio hasta tres semanas más tarde. Leicester, por tanto, quedó espantado al enterarse el 6 de agosto de que Isabel planeaba reunirse con él en el campamento de Tilbury, y le prohibió ir. Tras alabar su «espléndido valor al trasladarse hasta los mismos confines de su reino para enfrentarse a sus enemigos y defender a sus súbditos», añadía: «No puedo, mi queridísima reina, consentir que lo haga, porque vuestra seguridad está por encima de todo». Por el contrario, la instó a que fuera a refugiarse a Havering House, a ocho kilómetros al norte de Londres, concluyendo con una orden que nadie más que él se habría atrevido a pronunciar: «Hasta ahí, pero no más allá, puedo consentir poner en riesgo su persona». Dio resultado. La reina se retiró dócilmente a Havering House, y mientras se encontraba cazando en sus inmediaciones, recibió la noticia de la retirada de la Armada tras la batalla de Gravelinas. Siguiendo la tradición local, en una explosión de alegría, subió galopando sobre su caballo las escaleras de un pabellón de caza cercano, y a continuación regresó al palacio de St. James.[3]

El Consejo Privado continuó oponiéndose al deseo de la reina de «ir al campamento» de Tilbury debido a la «desgracia que podría ocurrir» si algún desafecto católico inglés o mercenario español desesperado tratara de dar muerte al último Tudor, pero, el 18 de agosto, Isabel desobedeció y descendió en una barcaza por el Támesis hasta Tilbury. Una vez allí, Leicester la escoltó mientras se movía a caballo entre las 3.000 tiendas, pasando revista a los 17.000 soldados, desplegados en función de «sus condados, alojados y acuartelados en diversos campamentos». Isabel declinó la invitación del conde a pasar la noche «en la cabaña de vuestro pobre lugarteniente», y prefirió dormir en la casa de Edward Rich, un cortesano que vivía cerca de allí.[4]

Cuando la reina regresó al campamento de Tilbury al día siguiente, Leicester había organizado sus tropas en «batallones, dispuestos a luchar contra cualquier enemigo. Ella estuvo cabalgando a su alrededor, mirándolos atentamente», antes de pronunciar el breve discurso que pasaría a la historia como «el momento icónico de su reinado»:

> Que teman los tiranos. Siempre me he comportado de manera en que, después de Dios, he puesto mi principal fortaleza y salvaguardia al cuidado de los leales corazones y la buena voluntad de mis súbditos; y así he venido aquí esta vez, como podéis ver, no por mi diversión y gusto, sino resuelta, en medio del fragor de la batalla, a vivir o morir entre todos vosotros, a dar la vida por mi Dios, mi reino y mi pueblo, mi honor y mi sangre, incluso entre el polvo. Sé que mi

> cuerpo es el de una mujer débil y frágil, pero mi corazón y mis entrañas son las de un rey, las de un rey de Inglaterra, y no siento más que el peor desprecio por Parma, o por España, o por cualquier príncipe de Europa que se atreva a invadir las fronteras de mi reino.[5]

Poco después de pronunciar su discurso, mientras almorzaba con Leicester en su tienda, llegó un mensajero con una alarmante noticia: «Parma había embarcado con 50.000 soldados de infantería y 6.000 de caballería, y había salido al mar ayer, y lo más seguro era que desembarcara allí». Isabel declaró «que por honor no podía regresar [a Londres], en caso de que existiera cualquier probabilidad de que el enemigo intentara cualquier cosa»; pero cuando quedó claro, más avanzada la jornada, que se había tratado de una falsa alarma, Leicester la convenció para que partiera a bordo de su barcaza.[6]

A algunos de sus ministros todavía les preocupaba que «el fragor de la batalla» no hubiera pasado aún. Según Walsingham, «no era prudente deponer las armas demasiado aprisa, hasta que veamos qué va a ser de la flota española, ya que su majestad tiene que luchar por un reino». Por tanto, él llamó a Leicester y a Howard a la corte, «a conferenciar con el resto del Consejo Privado qué era lo que más convenía hacer, a lo que su majestad dio su aprobación» (lo que resulta muy revelador sobre el proceso de toma de decisiones isabelino: el secretario de Estado decidía, y luego la reina daba su consentimiento). El 24 de agosto, el Consejo decidió mandar a casa a todas las tropas presentes en Tilbury, a excepción de la caballería y 6.000 soldados de infantería. Tres días más tarde, al saber que Parma se había llevado sus tropas de Dunkerque y de Nieuwpoort, ordenó «la disolución y total rescisión del servicio» del ejército, excepto de los oficiales.[7]

Para entonces, Isabel ya estaba segura de su victoria. En una carta a su primo Jacobo VI de Escocia, predijo: «Por mi parte, no dudo de que esta tiránica, arrogante y demencial tentativa será el principio, si bien no el final, de la ruina de ese rey» Felipe, cuyo frustrado asalto había «oscurecido la luz de su sol». El regreso de Thomas Cavendish pocas semanas más tarde, tras haber circunnavegado el mundo y llevarse consigo un botín español de un valor en torno a las 100.000 libras esterlinas, dio lugar a un nuevo episodio de regodeo real. Mientras su barco pasaba por delante del palacio de Greenwich —con «sus marineros vestidos de seda, las velas de damasco y los masteleros de paño de oro»—, la reina bromeó diciendo: «El rey de España ladra mucho, pero no muerde. Los españoles nos dan igual, porque sus barcos cargados de oro y plata de América acaban llegando aquí de todas formas». A continuación, procedió a desmovilizar su flota.[8]

En cierto sentido macabro, los 16.000 hombres apiñados a bordo de los barcos ingleses ya habían iniciado el proceso, dado que la muerte y la enfermedad se habían cobrado un alto precio entre ellos. De los 500 hombres que iban a bordo del Elizabeth Bonaventure cuando zarpó de Plymouth en julio, unos 200 habían muerto de enfermedad un mes después. El almirante Howard temía que «la infección crezca entre gran parte de la flota, dado que han pasado mucho tiempo en el mar, con muy escaso cambio de ropa, muy pocos lugares en los que poder proveerse de lo necesario y ningún dinero con el que comprarlo, dado que algunos —la mayor parte, en realidad— llevan ocho meses en el mar». A principios de septiembre, Howard afirmaba: «El corazón de cualquiera se encogía al ver a los que tan valientemente habían prestado sus servicios morir tan miserablemente», y a casi todos los barcos «en un estado tan lamentable y repugnante», muchos de ellos «con tan poca tripulación, que no quedaban marineros para levar las anclas».[9]

Sin embargo, los corazones de los hombres de la corte no se encogieron. Muy al contrario, Burghley manifestó, de forma bastante despiadada: «Debido a las muertes, las bajas por enfermedad y este tipo de cosas […], puede escatimarse algo en la paga general». Claramente, su intención era que aquellos desdichados no recibieran nada por su participación en la derrota de la Armada española. Howard estaba consternado. «Era demasiado doloroso que los hombres murieran de hambre después de haber prestado semejante servicio», protestó, y convenció a Drake para que se desprendiera de 3.000 ducados de oro del tesoro capturado del Nuestra Señora del Rosario, que inmediatamente invirtió en alimentar y vestir a sus hombres. Le aseguró a la reina que «de no haber sido por estricta necesidad, no habría tocado [el dinero]; pero, si no tuviera una suma que dar a algunos de esos pobres y miserables hombres, desearía no estar en el mundo». Temiendo que el chantaje moral no funcionara con su soberana, el lord almirante recurrió a apelar al propio interés de su monarca: «Si a estos marineros no se los cuida mejor y se les deja morir de hambre y en la miseria, será difícil encontrar hombres para el desempeño del servicio».[10]

Pero perdía el tiempo. Cuando Howard envió a un emisario a Londres a tratar de las condiciones para desmovilizar a la flota, se encontró con que todo el mundo estaba asomado en las ventanas del palacio de St. James contemplando un desfile de la victoria, y no consiguió que le dieran ninguna guía ni instrucción. Cuando más adelante el gobierno calculó el coste exacto del esfuerzo defensivo contra España, estimado en casi 400.000 libras esterlinas solo en lo

tocante a la flota, las «recompensas a los heridos» ascendían a nada más que 180 libras. En comparación, Isabel pagó 130 libras esterlinas solo para preparar la casa de Edward Rich cuando se alojó allí, la noche del 18 al 19 agosto.[11]

Al final, los comandantes asumieron la responsabilidad del bienestar de sus hombres, si bien durante algún tiempo algunos de ellos parecieron más preocupados por otros asuntos. En cuanto los barcos de la reina volvieron a puerto, sir Martin Frobisher amenazó con abrirle las tripas a Drake por cobardía y deserción (véase «Frobisher ofrecía una sencilla explicación: una vez que Drake...»); poco después, lord Henry Seymour renunció a su mando sobre el escuadrón de los mares estrechos en lugar de retomar su aburrida tarea de vigilancia de la costa flamenca; y tres meses después sir Walter Raleigh (un fiel defensor de la estrategia de Howard durante la campaña) se enfrentó en duelo al conde de Essex (uno de los aliados de Drake). Finalmente, sir John Hawkins, Drake y Howard crearon un fondo especial para «los pobres marineros de la Marina mutilados», que funcionaba de forma parecida a un plan de seguros: se deducía una pequeña cantidad del salario que recibía cada marino, y el saldo se depositaba en un gran cofre cerrado en el muelle de Chatham. Cuando surgía la necesidad, se sacaba del «cofre de Chatham» dinero para enterrar a los muertos, pensiones para los ancianos e indemnizaciones para los heridos e incapacitados. Pero estos beneficios no estuvieron accesibles hasta después de 1590. Los que habían caído enfermos o habían sufrido heridas luchando contra la Armada tuvieron que apañárselas con la caridad individual de sus oficiales (en lo que Howard volvió a sentar un noble ejemplo), o de las ciudades en las que habían sido desmovilizados. Lo más probable es que solo la mitad de los hombres que habían luchado por Inglaterra en 1588 vivieran para celebrar la Navidad siguiente.

La salvación de Inglaterra

El Consejo Privado dispuso un acto de acción de gracias en la catedral de San Pablo de Londres, el 18 de septiembre, en el que «once de las banderas españolas (que habían sido emblemas de su valentía, pero ahora lo eran de su vanidad e ignominia) fueron colgadas de las cresterías inferiores de la iglesia, en celebración de la salvación de Inglaterra». Dos meses más tarde, el Consejo declaró el 29 de noviembre como Día de Acción de Gracias nacional «en agradecimiento al favor que Dios nos concedió, en nuestra salvación y defensa, con la extraordinaria derrota [y] destrucción asestada por su poderosa mano sobre nuestros malvados enemigos, los españoles, que

habían querido invadir y conquistar el reino». Para más solemnidad, el Consejo instó a los magistrados de cada ciudad a asistir a este servicio «ataviados de la forma más elegante y respetable» y a asegurarse de que «todos los ciudadanos leales» —refiriéndose a los protestantes— participaran en «una comunión general». También ordenó que «hicieran cerrar todas las tiendas, tabernas y licorerías durante todo el día (como en Londres), para que aquellos que, por cualquier ocasión mundana, no se encuentren en plenas facultades puedan acudir a este piadoso acto».[12]

En un principio, Isabel tenía previsto acudir al servicio de acción de gracias en la catedral de San Pablo ese día, pero lo pospuso —tal vez por motivos de seguridad, ya que, según el jesuita Henry Garnet, salió la orden de que «en todas las casas a lo largo del recorrido, no se permitiera a nadie asomarse a las ventanas mientras ella pasaba, a menos que el propietario estuviera dispuesto a responder de su fiabilidad con su propia vida y todos sus bienes». Pero el 4 de diciembre la reina bajaba por Fleet Street y Ludgate Hill sobre «una silla bañada en oro» tirada por dos caballos, «bajo un dosel real que colgaba por detrás, pero iba abierto por el frente y los dos lados», en medio del «incesante griterío de las multitudes» mientras ella pasaba. Al entrar en San Pablo, Isabel se arrodilló para decir algunas oraciones y a continuación subió a «una plataforma elevada desde donde escuchó el sermón, durante el cual, en varias ocasiones, ovacionó al predicador en voz alta» (resulta difícil imaginar a Felipe haciendo lo mismo).[13]

La salvación divina fue celebrada de diversas formas por los súbditos de la reina. En Bristol, tras asistir a una comunión especial en la catedral, los magistrados, vestidos con togas de color escarlata, distribuyeron limosnas a los pobres. Los capilleros de Santa Margarita, en Westminster, pagaron diez peniques a aquellos que tocaran las campanas al paso de la reina mientras esta iba y venía de San Pablo, resaltando que esto era el doble de lo que habían «pagado por tocar las campanas en la decapitación de la reina de los escoceses» (los campaneros lo hicieron con tanta energía que al día siguiente los capilleros tuvieron que pagar «para reparar las cuerdas»). Muchos capilleros de otros lugares dejaron registro de pagos similares a quienes hicieran doblar las campañas por «el triunfo de la salvación de nuestra reina y del reino de nuestros enemigos». Lord Shrewsbury, carcelero de María Estuardo, regaló una campana a la iglesia de Santa María Virgen de Handsworth (actualmente, un barrio de la periferia de Sheffield) en conmemoración de la victoria. La campana sigue en uso aún hoy.[14]

Al menos veinticuatro canciones populares sobre la Armada han sobrevivido, incluida la (prudentemente) anónima «Salutación esquelética o merecida congratulación y justa vejación de la nación española», que descendía a las más bajas simas del mal gusto, asegurando a sus lectores que por comerse un pez que se hubiera alimentado de españoles ahogados no adquirirían sus enfermedades venéreas. La portada llevaba el orgulloso sello de la recientemente fundada Oxford University Press. La obra de propaganda más famosa apareció poco tiempo después: un panfleto conocido, con cierta falta de elegancia, como *Copia de una carta enviada desde Inglaterra a don Bernardino de Mendoza*. La redactó el propio Burghley a modo de amargo reproche por parte de un jesuita inglés imaginario al embajador español en Francia por el hecho de que sus promesas y alardes hubieran quedado en nada. El panfleto repasaba con detalle todas las (injustas) razones de España para atacar a Inglaterra, las (loables) medidas en respuesta tomadas por Isabel, el desarrollo de la campaña, los nombres de los barcos y oficiales españoles que habían perecido en ella y el regreso final de la flota inglesa a salvo. Pronto aparecieron otras reimpresiones, así como traducciones del texto al holandés, francés, alemán e italiano, cada una de ellas con la lista actualizada de los barcos españoles que constaban como hundidos y otras «desventuras de la Armada española que ellos llamaban INVENCIBLE». La palabra aparecía escrita en mayúsculas, si bien ningún español la había utilizado nunca.[15]

El ingenioso epíteto de Burghley pronto entró a formar parte del vocabulario de toda Europa. Al año siguiente, incluso Pedro de Ribadeneira utilizó el término en su *Tratado de la tribulación,* dedicado a la hermana de Felipe, la emperatriz María:

> Mayor milagro es que una Armada grande y poderosa, y *que parecía invencible*, aprestada para volver por la causa de Dios y su santa fe católica, y acompañada de tantas oraciones, plegarías y penitencias de sus fieles y siervos, se haya deshecho y perdido por una manera tan extraña que no se puede negar que es azote y severo castigo de la mano del muy Alto.

Y «lo que más admira», proseguía Ribadeneira, «es que parece que Dios desampara a los suyos en una causa tan suya, y que se queda el hereje como triunfando y el católico lloroso y afligido… Es grandísimo castigo de Dios».[16]

La Contraarmada

Los herejes no solo se quedaban como triunfando: habían saboreado la

sangre española y querían más. De modo que, ¿cuál era la mejor manera de obtenerla? Después de acompañar a Isabel a Tilbury, Burghley se dio cuenta de que la Armada «pasaría por Irlanda» y sugirió que «cuatro navíos bien dotados de hombres y buenos pilotos la siguieran hasta sus puertos, donde podían causar daño en gran número». Walsingham vino a echar un jarro de agua fría sobre la idea: «Si se hubiera pensado a tiempo, podría haber sido de gran provecho, pero me temo que ahora es demasiado tarde». Sin dejarse amilanar ni lo más mínimo, dos semanas después la reina ordenó a Howard que volviera a hacerse al mar con sus barcos de guerra «para interceptar el tesoro del rey traído desde las Indias», pero el lord almirante se mostró también renuente a esta idea. No veía «barcos […] en la flota capaces de realizar un viaje así antes de haber permanecido en las atarazanas» para ser reparados; y tardaría dos semanas en llevar sus naves a Chatham, el único lugar donde podía llevarse a cabo esta operación. Temiendo que la reina no lo creyera, Howard confió la comunicación de su advertencia a Drake, «hombre de juicio y el más conocedor del tema, [quien] os dirá lo que conviene hacer de cara a este viaje».[17]

Sin embargo, la reina sabía que debía autorizar algún contragolpe. Como Enrique de Navarra le recordó:

> La flota española se dispersó en alta mar, por lo que cada barco volvió por su cuenta a su puerto. Compartimos vuestro parecer sobre el peligro al que se ha enfrentado Inglaterra, y nos alegramos de que todo el mundo vea la mano de Dios en el desenlace; pero es crucial que la reina siga sin levantar el pie del cuello del rey de España, porque, si lo hace y él se recupera, nada nos garantiza que volvamos a triunfar una segunda vez.

Isabel llegó a la misma conclusión. En octubre autorizó a Drake y a sir John Norris para que comenzaran la movilización de navíos y tropas «para invadir y destruir los poderes, las fuerzas y los preparativos» de aquellos que «este pasado año han pretendido e intentado llevar a cabo, por mar y por tierra, con fuerzas y armadas de guerra, la invasión de nuestro reino de Inglaterra».[18] El plan era muy ambicioso y caro, pero, dado que el Tesoro estaba vacío, Isabel limitó su contribución a 6 navíos de guerra y 20.000 libras esterlinas en efectivo. Esperaba que Drake y Norris pudieran obtener fondos de inversores en Inglaterra y la República de Flandes para cubrir todas las demás partidas necesarias.

Antes de que partieran, los expertos navales de la reina realizaron lo que las organizaciones militares actuales denominan «informes postacción». Howard encargó a John Mountgomere actualizar su

Tratado sobre la armada de Inglaterra para que incorporara las lecciones aprendidas de la «enorme y poderosa Armada» de España. Su informe de 28 páginas dedicaba especial atención al diseño y potencial de combate de las galeazas, debido a informes que decían que las «cuatro galeazas ofrecieron la mayor capacidad de respuesta y ataque frente a nosotros». En noviembre de 1588, la Junta de Marina —formada entre otros por Drake, Winter, Hawkins y otros comandantes, así como por los constructores de barcos Matthew Baker y Richard Chapman, con el lord tesorero Burghley al frente— aprobó una «estrategia» para construir ocho nuevos buques de guerra: dos exactamente iguales que el Revenge; otro «con la misma forma que el Revenge pero con doscientas toneladas más de carga»; un cuarto «a medio camino entre una galeaza y un galeón»; y cuatro *cromsters* «a prueba de mosquetes», como los barcos de bloqueo holandeses.[19] En total, entre 1590 y 1596, se construyeron no menos de 16 barcos de guerra nuevos. Cinco de ellos fueron importantes buques de guerra de 650 toneladas o más y, para 1595, cuando el programa de construcción naval ya estaba casi completado, los 38 barcos de la armada de la reina llevaban a bordo un total de 1.059 cañones (628 de ellos de nueve libras o más).[20]

Pero estos logros tendrían lugar en el futuro. A finales de 1588, Norris partió a los Países Bajos a conseguir apoyo para la Contraarmada, mientras que Drake aceptó llevar con él a don Antonio, el «pretendiente portugués», para presentar una nueva puja por recuperar el trono de sus antepasados. Esto provocó gran consternación entre algunos clérigos ingleses, que debatieron si los protestantes «podían, sin ofender a Dios, ayudar a un príncipe papal a recuperar su reino». Finalmente, aceptaron restaurar a don Antonio «no por el amor que podamos tenerle, sino solo para debilitar el poder de nuestro principal enemigo, el rey de España».[21] Los clérigos ingleses se equivocaron, porque por tratar de hacer demasiadas cosas, la expedición no logró prácticamente nada.

El embajador veneciano en Madrid enfatizó ante su gobierno el potencial daño de un descenso de Drake a «las costas de España, donde no encontraría obstáculos a sus estragos, y podría llegar incluso a quemar parte de los barcos que han regresado, ya que se encuentran esparcidos por varios lugares de la costa, sin tropas que los protejan, al haber vuelto todos los soldados en lamentable estado […]; además, algunos de estos barcos se hallan en puertos que carecen de fuertes».

Y, en efecto, en mayo de 1589, la fuerza angloholandesa logró que la sorpresa fuera total al entrar en el puerto de La Coruña, donde destruyó el San Juan de Portugal de Recalde e incendió gran parte de

la ciudad —pero, dado que tanto la reina como los holandeses se habían negado a proporcionar cañones de asedio, la ciudadela resistió—. La Contraarmada debería haber puesto a partir de aquí rumbo al este, hacia los puertos de Cantabria, donde (según un espía inglés) los barcos de guerra españoles todavía «seguían desmantelados, con la artillería en tierra». En lugar de ello, tras pasar tres semanas saqueando Galicia, Drake puso rumbo al sur, hacia Portugal.[22]

Al principio, las perspectivas eran prometedoras. El 26 de mayo, el gobernador del puerto de Peniche, a unos 80 kilómetros al norte de Lisboa, dio la bienvenida a don Antonio cuando desembarcó con Norris a la cabeza de 12.000 soldados ingleses. Entretanto, Drake llevó a su flota hasta el Tajo, donde el gobernador de Cascais no tardó en rendirse. Muchos otros portugueses expresaron entusiasmo por el «rey Antonio», mientras él y el ejército inglés avanzaban, hasta establecer su campamento junto a las murallas de la capital enemiga —algo en lo que la Armada había fracasado estrepitosamente—. Durante algún tiempo, el desenlace pendió de un hilo. Para mejorar las defensas de Lisboa, Felipe había ordenado echar abajo todos los edificios adyacentes a las murallas, pero sus funcionarios se abstuvieron de hacerlo con las iglesias, conventos y las casas de los que estuvieran dispuestos a pagar un soborno, proporcionando una valiosa protección a los sitiadores. Según el diario de un habitante de la ciudad: «Toda la gente principal huyó, y los que se quedaron tenían planeado escapar, y sus caballos y barcos dispuestos a ser utilizados en cualquier momento». Un general español se lamentaba: «Con tales soldados me hallaría que no me he podido resolver si me conviene más que estén desarmados o armados». Dos cosas salvaron Portugal para el rey Felipe: como en La Coruña, los ingleses no contaron con cañones de asedio y por tanto no pudieron traspasar las murallas de Lisboa, y, a la vez, la vuelta de don Antonio a su tierra natal a la cabeza de los herejes lo privó del apoyo de muchos de sus partidarios católicos.[23]

Tras otro mes más en suelo enemigo, Norris y don Antonio se retiraron a Cascais, donde embarcaron en los navíos de Drake y zarparon hacia las Azores con la esperanza de causar daño a Felipe por el «método de Jasón, llevándose su vellocino de oro»; pero las tempestades los devolvieron a Inglaterra con las manos vacías. Las recompensas fueron escasas y las pérdidas causadas, mínimas. Por otra parte, los elementos infligieron notables daños a los barcos de la reina, y unos 10.000 de los hombres a bordo murieron o volvieron demasiado enfermos para reincorporarse al servicio: las 100.000 libras invertidas no dieron mucho fruto. Isabel desterró a Drake y a Norris de su corte.

La Contraarmada había constituido la mejor oportunidad de Inglaterra para convertir la salvación de 1588 en una victoria duradera, pero, en lugar de ello, la reina tuvo que realizar un enorme gasto en la defensa de sus territorios durante el resto de su reinado. En agosto de 1589 hasta Walsingham, que en su día fue defensor entusiasta de la causa, deseaba encontrar la manera de desembarazarse de la alianza holandesa: «Ojalá nuestra fortuna y la suya no estuvieran tan estrechamente ligadas que no podamos deshacer la unión sin correr un gran riesgo, y fuera posible encontrar alguna forma de liberarnos de ella sin peligro».[24]

«La guerra queda abierta»

A Felipe también le preocupaba el futuro. Nada más conocer la descripción de don Baltasar de Zúñiga sobre cómo la Empresa había fracasado, convocó a los procuradores de las Cortes de Castilla en El Escorial y les dio un breve discurso sobre «lo que me movió a hacer este Jornada». Luego, les recordó que la Empresa «fue el servicio de Dios, y bien y seguridad de la Cristiandad y de estos reinos. Habiendo enviado mi Armada a ello, el suceso que ha tenido lo veréis por la Relación que el duque de Medina Sidonia me envió». Ahora, continuaba el rey, «la guerra queda abierta» y «los enemigos quedaban muy fortificados con lo que habían hecho para su defensa, y se podía temer viniesen a hacer algún daño». Y concluía diciendo: «Esto obliga a muy grandes y excesivos gastos, o dejarlo a terribles daños». Felipe envió a los procuradores de vuelta a Madrid con un memorial «todo escrito de letra de Su Majestad» en el que volvía a reiterar estos detalles, así como una copia del diario de Medina Sidonia y una petición de más impuestos para cubrir el coste del rearme de España.[25]

La decisión del rey de comunicar sus deseos «de palabra y por escrito, de su propia mano (cosa tan extraordinaria y nunca oída)» no consiguió impresionar mucho a los procuradores de Cortes, que le pidieron que les proporcionara una estimación del coste. El rey respondió —de nuevo de su puño y letra— que «holgara de poder comunicarles y decirles la cantidad cierta con qué se podría salir con el intento que se tiene; mas no sabe, precisamente, qué suma poder señalar». No obstante, dado que la fallida empresa había costado 10 millones de ducados, «con lo mucho que es menester para el reparo de lo que falta, y la prosecución de la guerra ofensiva, pues no será menester menos para la defensa, siendo de mucho más daño y costa atender a solo ello».[26]

En febrero de 1589, por 24 votos a 12, los procuradores de Cortes

acordaron aprobar para Felipe unos impuestos por valor de 8 millones de ducados —que pronto serían conocidos como los *millones*: el mayor servicio en la historia del reino de Castilla— «para la defensa de la religión y de sus reinos». Los diputados también respaldaron su visión de que la mejor estrategia era intentar otra invasión de Inglaterra, porque «derribando este enemigo, se podrían tener por acabadas las guerras de Flandes, que tan costosas han sido y son a Su Majestad y a estos reinos, pues Inglaterra les da el favor para que se sustenten». Así pues, esperaban «que el ejército y armada que se enviare a esta jornada sea para poder acometer y vencer, y poder recuperar la pérdida pasada y la reputación de nuestra nación y conseguir lo que se pretende».[27]

Desgraciadamente para España, el rey hizo caso omiso de las advertencias de Bobadilla, Recalde y otros sobre los riesgos inherentes a cualquier operación combinada. En mayo de 1589 envió dinero a Parma con órdenes de preparar hombres y barcos para un ataque sorpresa sobre la isla de Wight que sirviera de distracción mientras, desde España, una nueva Armada se dirigía hacia el Canal para asestar el golpe de gracia. Y solo renunció a su plan cuando llegó la Contraarmada —si bien siguió negándose a cambiar su estilo de toma de decisiones—. Cuando Bertendona fue a la corte en junio de 1589 y solicitó una audiencia a fin de poder ofrecer algún consejo «en caso que hubiese de hacer jornada el año que viene para Inglaterra», Felipe, como era característico en él, respondió: «Me las avisaréis por escrito, no habiendo lugar para poderlo hacer en persona». Pocos meses después, pidió a Bertendona que le enviara información detallada sobre asuntos navales, «porque holgaré estar advertido de lo que os ocurriere para cuando se tomare resolución en las cosas que apuntáis», pero una vez más reiteró que solo quería recibir sus consejos por escrito, no en persona.[28]

Felipe también continuó creyendo que estaba cumpliendo la voluntad de Dios, pese a los reveses, si bien a partir de este momento empezó a prestar a veces más atención a cualquier señal de no contar con el favor divino. Así, en mayo de 1589, cediendo a la intensa presión de su confesor (un dominico), Felipe accedió a iniciar una exhaustiva *Visita* (investigación judicial) en relación con presuntos abusos entre los jesuitas españoles; pero el borrador de la orden llegó a su escritorio al mismo tiempo que la noticia del ataque angloholandés sobre La Coruña. El rey vio de inmediato una conexión divina entre los dos hechos: «Ya habréis sabido el aviso que se ha tenido hoy de La Coruña», se apresuró a anotar en el margen de un borrador enviado por Mateo Vázquez en relación con la Visita, «de

quedar la armada inglesa en aquel puerto, y haber echado gente en tierra, y así no sé si es tiempo de mover ahora luego ésta de la Compañía [...]. Creo que basta por ahora lo movido». La visita nunca se llevaría a cabo. El papel de sir Francis Drake en la supervivencia de los jesuitas en España rara vez ha recibido la atención que merece.[29]

La Armada solo consiguió promover los objetivos religiosos y políticos de Felipe en Irlanda. El lord diputado Fitzwilliam mandó oficiar un servicio especial en la iglesia principal de cada condado el 25 de enero de 1589 «para celebrar el feliz éxito de su majestad la reina contra los españoles», pero informó de que «muy pocos acudieron, casi nadie». En Dublín, incluso los abogados «aprovecharon la ocasión para irse de la ciudad, con el propósito de ausentarse de este servicio religioso», clara señal de la amplia simpatía por la causa española. Y a esta señal le siguieron otras. En marzo de 1589, el alcalde de Galway advirtió a Fitzwil liam de que los que se oponían al gobierno inglés en Munster habían reunido en ese momento a «2.000 hombres aptos y que contaban con más munición y armamento del que nunca habían tenido, gracias a los naufragios de los navíos españoles acaecidos en sus tierras», así como «la gran cantidad de artillería que había en dos o tres barcos». Además, contaban con «unos veinte de los españoles que aún seguían vivos», que habían empezado a entrenar a reclutas irlandeses.[30]

Más hacia el norte, en Connacht, los Burke contaban al parecer con «muchos buenos mosqueteros entre ellos»; sir Brian O'Rourke tenía a «unos 24 españoles entrenando a sus *kerns* [soldados de infantería locales] diariamente y pertrechados de picas y armas que habían encontrado entre el equipamiento de los pecios de la Armada»; y el capitán Cuéllar y otros supervivientes de la Armada lucharon por el aliado de O'Rourke, Tadhg Óg McClancy (véase el capítulo 15). En Ulster, Hugh O'Neill, conde de Tyrone, también dio refugio a muchos de los soldados españoles que llegaron allí, y los utilizó para formar a sus propias tropas en las artes de la guerra moderna, lo que sirvió de ayuda a su causa cuando, en 1594, se rebeló contra la reina Isabel. Uno de los que escapó del naufragado Juliana, en la playa de Streedagh, Pedro Blanco, se convirtió en su guardaespaldas personal y, tras el fracaso de la rebelión, Blanco huyó con su señor a Flandes y desde allí a Roma. Justo antes de morir, en 1616, Tyrone escribió un encendido testimonio a favor de Blanco, de quien dijo: «Ha luchado tan valientemente, que nunca he querido separarme de él». Y le suplicó a Felipe III la concesión de alguna forma de recompensa a este fiel guerrero por la causa católica.[31]

El *Compendio de historia de la Irlanda católica*, escrito en el exilio

pocos años después por Philip O'Sullivan Beare, calificó a la Armada como punto de inflexión, porque reveló la fragilidad del gobierno inglés. El autor comenzaba su relato de lo que llamó «la guerra de los quince años» con el desembarco y el despliegue de las tropas supervivientes españolas por parte de los lores católicos irlandeses en 1588 y lo terminaba con la rendición de Tyrone a las fuerzas de Isabel en 1603.[32]

En otros lugares, sin embargo, el fracaso de la Armada puso en cuestión el poder de España, y los que temían o sentían rechazo por la hegemonía española ahora sacaban pecho. En Italia, en noviembre, el matemático y astrólogo Giorgio Rizzacasa dedicó con toda osadía un libro a Isabel, a quien comparó con la Judith de la Biblia. También cargó contra «el rey de España, quien recientemente ha intentado convertirse en soberano del mundo entero» y envió su flota «a defenderse de los valientes ataques del Draco glorioso [Drake]». Rizzacasa se complacía en que la «Felicíssima Armada» de la reina (una cruel parodia del término aplicado por los católicos a la flota de Felipe) hubiera «derrotado y destruido milagrosamente» a sus adversarios.[33] En Alemania, un boletín publicado en Colonia, que abarcaba de marzo a septiembre de 1588, incluía detalles sobre cómo «Drake y su flota inglesa» habían perseguido a la Armada hasta el mar del Norte; y también circuló por muchos lugares un grabado titulado *El vendedor ambulante con las últimas noticias,* donde aparecía un vendedor con panfletos sobre la derrota de la Armada. Un diplomático inglés que regresó aquel invierno de una misión ante el sultán otomano informó de que, en una ciudad portuaria del Báltico detrás de otra, los magistrados lo obsequiaron «con un variado surtido de sus mejores vinos y pescado fresco, pronunciando cada uno de ellos un largo discurso en el que se felicitaban, en nombre de todo el Senado, por la victoria de su majestad sobre los españoles».[34]

En Francia, justo antes de Navidad, Enrique III y sus partidarios aislaron y asesinaron al duque de Guisa y exigieron la retirada del embajador Mendoza. En Moscú, el enviado de Isabel informó de que el zar había abandonado su plan de formar una liga con los Habsburgo contra los turcos, «tras haberse conocido aquí la victoria de vuestra Alteza contra el rey de España (lo que supe a través de cartas que me envió sir Francis Drake, y que yo hice traducir a la lengua rusa, junto con el discurso que vuestra Alteza dio al ejército en Tilbury)». En la India portuguesa, a pesar de la buena acogida dada al ascenso de Felipe al trono de Portugal, los ánimos de los funcionarios reales se hundieron cuando «la confusión sobre el destino de la Armada» que el rey mandó contra Inglaterra dio paso, en noviembre de 1589, a la

confirmación de su derrota. Su temor entonces fue que la noticia pudiera estimular a sus enemigos en la región a organizar un ataque.[35]

El fracaso de la Empresa también comprometió la posición de Felipe en los Países Bajos. Un italiano que se encontraba en el cuartel general de Parma informó de que, aunque sus tropas «habían embarcado alegremente hacia Inglaterra sin pensar en sus salarios, ahora que no tenían ya ninguna esperanza en la Empresa, insistían en que querían que se les pagara», lo que suponía «un riesgo de motín». Tras algunas maniobras de distracción, Parma sitió la ciudad zelandesa de Bergen op Zoom, pero sin éxito: tras seis infructuosas semanas en las trincheras, se retiró, habiendo sufrido (como Walsingham comentó con regocijo) «el mismo daño (por la bondad de Dios Todopoderoso) por tierra que el que había hecho por mar». Al año siguiente se inició un ciclo de motines que tuvo paralizado al ejército de Flandes. Las voces en la joven República que antes habían llamado a una paz de compromiso con el rey quedaron entonces en silencio.[36]

Frente a tantos reveses, Felipe a veces ya no sabía qué hacer. En enero de 1591 leyó una propuesta «sobre trocar los Estados de Flandes con los del duque de Saboya», pero se la devolvió a Mateo Vázquez, anotando con cierto hastío:

> Este otro papel he visto, y no dejo de pensar en aquellas cosas y otras muchas; ni es cosa nueva algunos o los más de ellas. Mas no dependen de mi voluntad, ni de quererlo yo, sino de otras muchas cosas que son muy malas de concertar. Y todo está en un término terrible si Dios no lo remedia, pues es suya la causa, como lo espero en Él.

Una semana más tarde, Felipe se quejaba de «melancolía, que es muy mala cosa, aunque los tiempos la traen consigo y lo que pasa por el mundo, de que me cabe también su parte, porque me duele mucho ver el estado en que está la Cristiandad».[37]

Pero tales momentos de incertidumbre no duraron mucho. En 1590, tras expresar su pesar por «los grandes, continuos y forzosos gastos que he hecho de muchos años de esta parte por la defensa de nuestra santa fe católica y conservación de mis reinos y señoríos», advirtió a sus súbditos de que tendrían que pagar más porque tenía «tan precisa obligación para con Dios y el mundo de acudir a ellas, y también porque prevaleciendo los herejes (lo que su divina majestad no permita) no se abriese puerta a mayores daños y peligros, y a tener la guerra en casa». Al año siguiente, cuando Vázquez advirtió a su

señor: «Que si quisiera [Dios] obligar a Vuestra Majestad a acudir a remediar los trabajos del mundo, que diera a Vuestra Majestad hacienda y fuerzas para ello», Felipe replicó secamente:

> Yo creo muy bien que os mueve el celo grande que tenéis a mi servicio a decir todo lo que decís, mas también podéis vos entender que no son materias éstas para poder descuidar de ellas quién tiene el cuidado que vos sabéis de lo que está a mi cargo, pues a nadie le duelen más ni va tanto en ellas como a mí […] demás de ir lo que va de la religión en ello, que se ha de posponer a todo.[38]

A veces, la perseverancia del rey tenía su recompensa. En 1595, una pequeña fuerza que operaba desde un puesto de avanzada en Bretaña consiguió lo que la Armada no había podido: desembarcar tropas en suelo inglés. Quemaron Penzance y algunos pueblos de los alrededores de Cornualles, haciendo cundir el pánico; pero este pánico fue incomparable con el causado en España por la reacción de Isabel a la incursión. Drake y Hawkins condujeron una fuerza expedicionaria de 27 navíos (6 de ellos buques de guerra de la Marina Real) al Caribe, donde capturaron al Nombre de Dios; y Howard llevó una flota angloholandesa de más de 100 navíos (17 de ellos buques de guerra de la Marina Real) hasta Cádiz, que también tomaron, mantuvieron durante dos semanas, y luego quemaron. A continuación, pusieron rumbo a Faro, en el Algarve portugués, que también capturaron y quemaron, y después regresaron a Inglaterra con un inmenso botín, numerosos rehenes y dos de los nuevos galeones construidos para reemplazar los perdidos en la campaña de la Armada (véase el capítulo 17). En total, Howard y su flota destruyeron barcos y bienes por valor de 4 millones de ducados. Según el historiador Guillermo Céspedes del Castillo: «El episodio fue percibido en España como una vergüenza nacional y una irreparable humillación, originando una ola de pesimismo y tristeza».[39]

Podría haber sido peor. Don Juan de Silva, a cargo de la defensa de Portugal, comentó con amargura: «Un rey de España puede conservar su reputación sin capturar Londres», pero «no puede mantenerla ni recuperarla si perdemos Lisboa de la misma forma que perdimos Cádiz». También informó de que los portugueses se negaban a servir a las órdenes de un comandante castellano nombrado por el rey.[40] Felipe tuvo suerte de que las tropas inglesas desembarcaran en Faro, no en Lisboa, y luego pusieran rumbo a casa. También fue afortunado en que la expedición inglesa al Caribe fracasara, llevándose pocas ganancias y dejando atrás muchos muertos, incluidos Hawkins y Drake.

No obstante, la monarquía española se enfrentó entonces a un colapso financiero. Poco antes del asalto sobre Cádiz, don Cristóbal de Moura le confió al marqués de Poza, presidente del consejo de Hacienda: «Cuanto más tomamos, más tenemos que defender y más nos desean tomar», y añadió: «Y por eso suplicamos a Vuestra Señoría con toda humildad que haga milagros, porque sin ellos mal se puede conseguir lo que se pretende». Seguro de que la edad de los milagros había pasado, Poza respondió:

> Mire Su Majestad que es imposible tenerse en pie esta máquina, pues estando consumido cuanto Su Majestad tiene de todas maneras hasta fin del año de [15]99, se continúan y aun acrecientan los gastos de manera que cuando tuviera su hacienda libre, no era posible sustentarse. Y para esto no es menester saber sino lo que yo sé: Que Su Majestad ha de moderar sus gastos hasta reforzarse algo por su voluntad o, a pesar de todos, lo ha de venir a hacer la imposibilidad.

Unos días más tarde añadía estoicamente: «Aunque salgamos de este barranco, es fuerza mañana dar en otro, pues caminamos cada día sobre más imposibilidad».[41]

Cuando llegó la noticia del saqueo de Cádiz, Moura protestó: «Acá nos ahogamos en dos de dos en agua» (una frase particularmente elocuente) y, pocos meses después, el rey firmó otro decreto de bancarrota que, como el promulgado en 1575 (véase el capítulo 2): suspensión de todos los pagos de intereses y confiscación del capital de todos los préstamos pendientes. Castilla se había convertido en la primera morosa mundial en serie de deuda soberana y Felipe, citando una monografía moderna, en el «prestatario del infierno».[42]

Pese a estos contratiempos, Felipe se negó a cambiar sus políticas o su perspectiva. Para vengar el saqueo de Cádiz decidió enviar una nueva Armada a Irlanda, con la intención de ocupar uno o dos puertos de la costa sur; y, al no conseguir su comandante hacerse al mar, desplegó exactamente el mismo arsenal de chantaje emocional que ya había utilizado antes con Santa Cruz y Medina Sidonia. «Torno a decir y mandaros expresamente», bramaba,

> Que sin esperar a otra cosa más os partáis en el nombre de Dios y hagáis lo que os tengo ordenado en el viaje y en toda la jornada. Que aunque veo que tan adelante está el tiempo y lo que se aventurara en él, esto se ha de fiar de Dios, que tanta merced nos hace; y parar con lo comenzado fuera aflojar en Su servicio y hacer los gastos sin provecho y hallarnos sin gente al tiempo del menester. Que siendo inconvenientes ciertos, no era cordura dar en ellos, y es obligación cristiana poner en obra lo que se hace. Y así vos en todo caso me la ayudad luego a cumplir. Y Dios os guie, que en Él espero que habrá mucho de

que darle gracias.[43]

Esta empresa resultó otro desastre: frustrado porque la flota aún no había zarpado a mediados de octubre, el rey cambió repentinamente de opinión. En lugar de Irlanda, ordenó capturar un puerto en Bretaña y pasar allí el invierno; pero al ponerse en marcha demasiado tarde, como siempre, las tormentas destrozaron una cuarta parte de sus barcos y unos 2.000 de sus hombres no volvieron jamás.

La muerte de Felipe en 1598 no cambió nada al principio: tres años más tarde, su hijo Felipe III echó al mar otra armada para «darse la mano» con el conde de Tyrone. Pero tomó Kinsale y algunos otros puertos de la costa sur de Irlanda, muy lejos de los baluartes rebeldes de Ulster, y las fuerzas inglesas frustraron un intento desesperado de Tyrone de unirse con los españoles, que se rindieron al año siguiente. En abril de 1603, el conde hizo lo mismo, consiguiendo unas generosas condiciones, gracias, en parte, a que Isabel había muerto pocos días antes.

La muerte de la reina transformó la situación tanto nacional como internacional. Jacobo VI de Escocia, su sucesor en Inglaterra e Irlanda, se había mantenido en paz con España e inmediatamente revocó todas las «patentes de corso» emitidas por Isabel para legalizar los ataques contra los barcos españoles, y dio muestras de su voluntad de negociar un final para el costoso conflicto: entre 1585 y 1603, Isabel había gastado más de 1 millón de libras esterlinas en ayudas a los holandeses, más de 1,5 millones en la Marina y 2 millones en Irlanda, todo ello para evitar que los españoles salieran vencedores del conflicto que ella misma había provocado.[44]

Felipe III envió un equipo de negociadores a Londres e incluso les permitió asistir a la coronación de Jacobo. El tratado de paz acordado al año siguiente reportó importantes ganancias políticas para ambas partes. Cada una de ellas concedió una amnistía general y prometió poner fin a todos los ataques contra los barcos y posesiones de la otra; Jacobo accedió, además, a cesar en toda la ayuda financiera y militar a la República de los Países Bajos (si bien las tropas inglesas continuarían acuarteladas en ciertas ciudades hasta que los holandeses devolvieran los subsidios recibidos de Isabel), y Felipe reconoció la legitimidad del régimen protestante en Gran Bretaña e Irlanda. Esto, en esencia, volvía a dejar la situación política como estaba antes de la guerra, pero las cláusulas del tratado referentes a la religión, mantenidas al principio en secreto, favorecían a Jacobo. Sus súbditos obtuvieron garantías de tolerancia tanto en España como en los Países Bajos del Sur —no estaban obligados a asistir al culto católico ni la

Inquisición podía actuar contra ellos por el ejercicio privado de su fe —, pero los católicos británicos no recibieron concesiones recíprocas. Felipe III renunció, por tanto, a todos las metas de la Gran Armada.[45]

Las historias de los supervivientes de 1588

Como era de esperar, varios destacados católicos españoles, incluido el combativo jesuita Pedro de Ribadeneira, condenaron esta paz; y un poema atribuido a Cervantes también censuró la bienvenida dispensada a una delegación encabezada por el almirante Howard, cuya llegada para ratificar la paz coincidió con el nacimiento de un príncipe de España (el futuro Felipe IV).

> *Parió la Reina; el Luterano*
> *vino con seiscientos herejes y*
> *herejías; gastamos un millón*
> *en quince días, en darles joyas.*[46]

Cómo reaccionaron los oficiales supervivientes de la Armada a la presencia de Howard y sus «seiscientos herejes» en suelo español es algo que continúa sin saberse; pero sí sabemos mucho sobre sus posteriores trayectorias.

Don Pedro de Valdés, el primer y más alto oficial que fue hecho prisionero, había recibido buen trato inmediatamente después de su rendición, e incluso llegó a comer en la misma mesa que sir Francis Drake y a dormir durante algunos días en su camarote antes de ser enviado a prisión a Londres para su interrogatorio. Su situación mejoró un tanto una vez que Drake llegó a la corte y lo sacó de la cárcel para ver a la reina en St. James Park. Aunque Isabel se negó a hablar con el español, lanzó una significativa mirada en la dirección de don Pedro y dijo: «Drake, Dios os dé alegría de este prisionero». Durante casi cinco años, Valdés y los principales oficiales capturados junto con él a bordo del Rosario residieron en la casa de un primo de Drake en Surrey, donde sir Francis y otros iban a visitarlo frecuentemente. En esas ocasiones, entre músicas y bailes, los españoles se mostraban ante el público allí reunido para verles. Don Pedro también pasó algún tiempo revisando el primer diccionario español-inglés, elaborado por su intérprete, Richard Percyvall, y publicado en 1591.[47]

A principios de 1593, Valdés recuperó su libertad a cambio de un rescate de 1.500 libras esterlinas, más el canje por un notable prisionero inglés, pero, apenas se encontró relativamente a salvo en Bruselas, el rey exigió saber qué había sido de los 50.000 ducados de

la Hacienda Real que iban a bordo del Nuestra Señora del Rosario. Don Pedro, evidentemente, debió de ofrecer una respuesta satisfactoria, dado que en 1595 recibió el pago de sus atrasos salariales como general del escuadrón de Andalucía hasta el día de su rendición, y posteriormente prestó sus servicios como gobernador de Cuba durante ocho años. Luego, en 1615, don Pedro cambió radicalmente la historia de cómo y por qué rindió el Rosario, afirmando que lo había hecho después de que «los enemigos le acañonearon un día y una noche» y se rindió ante la promesa de que tanto a él como a su tripulación «le darían pasaje y bastimentos para que se volviesen a España o fuesen a Flandes, donde él más quisiese, y les entregarían las armas e insignias que llevaban». Murió poco después, a la edad de setenta años.[48]

Don Alonso de Luzón también tuvo una fría bienvenida tras su rescate y regreso a casa. No recibiría el pago de sus atrasos hasta 1595, y, aun así, solo se le contabilizarían hasta el 31 de julio de 1588, pese a que había continuado comandando el Trinidad Valencera durante seis semanas más. El rey aceptó nombrarlo caballero en 1597 (al parecer, tras haber rechazado esta misma petición en ocasiones anteriores), pero los comisarios nombrados para examinar el linaje de don Alonso encontraron un testigo que afirmó que un antepasado suyo había sido quemado en la hoguera por judío en 1500. Este testimonio quedó finalmente desacreditado como una calumnia lanzada por un rival de la familia Luzón, pero limpiar el nombre de don Alonso —y consiguiera por tanto su título de caballero— llevó 18 meses.[49]

Don Diego Pimentel recuperó su libertad después de pasar seis meses en una cárcel de Flandes, gracias a un cuantioso rescate gestionado por el duque de Parma, y sirvió durante una década en el ejército de Flandes. Luego ocupó diversos puestos relevantes en España e Italia, hasta que en 1621 (siendo marqués de Los Gelves), el rey lo nombró virrey de Nueva España. Su gobierno resultó un desastre y, tres años después de su llegada, desembocó en una gran rebelión. Los insurgentes lo encarcelaron y consiguieron su sustitución y retirada. Una flota holandesa lo interceptó mientras navegaba de vuelta a España y estuvo a punto de hacerlo prisionero por segunda vez, pero Los Gelves escapó y sirvió en el Consejo de Estado en Madrid hasta su muerte en 1636, a la edad de setenta y seis años. Para entonces era el último superviviente de los altos oficiales de la Armada. También fue el único en dejar un autorretrato (imagen 61).

Como Diego Flores de Valdés, los demás oficiales generales que sobrevivieron lo suficiente para pasar las Navidades de 1588 en España experimentaron decepciones. Felipe nunca concedió las dos

encomiendas que había prometido a los hijos de Medina Sidonia, aunque desde su palacio de Sanlúcar de Barrameda, el duque continuó supervisando la organización y el envío de los convoyes trasatlánticos anuales. Más adelante, en 1596, volvió a encabezar un ejército para salvar Cádiz, si bien después de que los ingleses liderados por el conde de Essex ya se hubieran retirado. Este hecho inspiró otro ácido soneto de Cervantes, que terminaba diciendo:

> *Y al cabo, en Cádiz, con mesura harta,*
> *ido ya el conde, sin ningún recelo,*
> *triunfando entró el gran duque de Medina.*

Continuó desempeñando su trabajo con los convoyes transatlánticos hasta que murió en Sanlúcar en 1615.[50]

Martín de Bertendona también murió con las botas puestas y casi sin recompensa. Tras el naufragio de su buque insignia, el Regazona, en diciembre de 1588, sustituyó a Recalde como general de la escuadra de Vizcaya, que condujo a las Azores en 1591, a Bretaña al año siguiente, y de nuevo en las armadas enviadas contra Inglaterra en 1596 y 1597. Finalmente en 1604, mientras dirigía su escuadrón a Lisboa, el rey le propuso para ser nombrado caballero de la Orden de Santiago; pero por problemas de salud se vio obligado a desembarcar a tierra, y falleció a los pocos días, a la edad de ochenta y dos años. La investigación de sus méritos para entrar en la orden murió con él.[51]

La trayectoria de don Baltasar de Zúñiga fue el gran éxito de todos los supervivientes de la Armada. Tras ocupar varios prestigiosos cargos diplomáticos, regresó a España, donde en 1618 se convertiría en primer ministro, puesto que ocuparía hasta su muerte, en 1622, y en el que lo sucedería su sobrino don Gaspar de Guzmán, conde de Olivares, hijo del embajador de Felipe en Roma. Al igual que don Baltasar, don Gaspar necesitaba una dispensa papal especial para ser nombrado caballero de la Orden de Santiago, dado que entre sus antepasados había un arzobispo. Pese a esta «tacha», ocupó el cargo de primer ministro durante dos décadas.[52]

Don Francisco de Bobadilla también prosperó. En 1591, Felipe le encargó la tarea de sofocar una rebelión en Aragón, y también comandó el ejército de ocupación posterior. Cinco años más tarde, fue a Lisboa a coordinar la defensa de la ciudad frente a un posible ataque angloholandés y, en 1597 (siendo ya conde de Puñonrostro), pasó a ser Asistente (primer magistrado) de Sevilla, donde su draconiano ejercicio del cargo le granjeó la inmortalidad, al quedar encarnado en uno de los personajes de la novela *La ilustre fregona,* de Cervantes,

publicada en 1613.[53]

Don Agustín Mexía también desempeñó un papel destacado en la pacificación de Aragón, y entre 1609 y 1611 estuvo al mando de las tropas desplegadas para expulsar a todos los moriscos de España (la tarea asignada a Leyva una generación antes, pero que nunca llegó a ejecutar; véase el capítulo 6). Hasta su muerte en 1629, Mexía sirvió junto a Pimentel en el Consejo de Estado, una distinción poco frecuente para un soldado de carrera.

La trayectoria posterior del príncipe de Ascoli fue menos exitosa. Cuando los brulotes se aproximaron a la Armada, frente a Calais, en la noche del 7/8 de agosto de 1588, él fue uno de los encargados por Medina Sidonia de ir por toda la flota, en falúas, dando instrucciones sobre la acción evasiva adecuada; pero al amanecer, el príncipe se encontró aislado entre las dos flotas. Al no poder reunirse con el buque insignia, se refugió en Calais, y desde allí viajó a Dunkerque, dispuesto a embarcar en la flotilla de Parma. Una vez que quedó claro que la Empresa había fracasado, Ascoli regresó a la corte, donde, en 1596, fue «preso por el pecado nefando». Sus jueces insistieron que «Su Majestad debe mandar darle tormento, porque, aunque niegue, el terror de este castigo, mayor que la reclusión y pena pecuniaria dará ejemplo para extirpar de España aquella abominación y hacer que hombres tan nobles no caigan en ella». Sin embargo, Ascoli recibió nueva sentencia de destierro de la Corte, y partió a prestar servicio en los tercios españoles en Italia, donde murió en torno a 1610.[54]

De entre los que habían ayudado a preparar la Armada, pero no habían zarpado con ella, el archiduque Alberto continuó como virrey de Portugal hasta 1593, año en el que regresó a España a conceder audiencias y recibir a embajadores en nombre del rey, y formar parte de la Junta de Gobierno. Dos años más tarde condujo un ejército a través del Camino de los Españoles, asumiendo el mando en los Países Bajos, y en 1598 volvió a España para casarse con la hija de Felipe II, la infanta Isabel. Juntos regresaron a los Países Bajos, donde ejercieron como gobernantes soberanos hasta la muerte de Alberto en 1621.

El conde de Fuentes, a quien Felipe envió a Lisboa para trasladar su ultimátum al marqués de Santa Cruz, quien debía o bien salir inmediatamente al mar con la Armada o ser sustituido, continuó en Portugal hasta 1591, momento en el que Felipe lo eligió para otra tarea similar. Esta vez sustituiría a Parma como jefe de todas las fuerzas españolas en Francia, a fin de garantizar el cumplimiento de las prioridades del rey, a saber, que apoyar a la Liga Católica francesa debía tener prioridad sobre derrotar a los protestantes flamencos. Al

año siguiente, Felipe perdió la paciencia con su sobrino. «Si yo pudiera teneros en más de un sitio al mismo tiempo, mi carga sería más liviana», escribió en tono conciliador, pero «dado que no puede ser […], os quiero tener aquí [en España] durante un tiempo». Parma murió antes de recibir esta noticia de su retirada, y Fuentes ocupó su lugar al mando del ejército de Flandes hasta que llegó Alberto. A continuación, el conde ejerció con éxito el cargo de gobernador de Lombardía hasta su muerte, en 1610.[55]

En cuanto a los que habían ayudado al rey a dar forma a su desastrosa Gran Estrategia, Mateo Vázquez murió en 1591, tras servir al rey como su secretario privado durante dieciocho años. Bernardino de Escalante envió su último documento de consejo a la corte en 1605 desde la sede de la Inquisición en Sevilla, donde prestaba sus servicios, y probablemente su muerte se produjo poco después. Don Cristóbal de Moura acabaría convirtiéndose en el *alter ego* de Felipe, encargándose de tomar las decisiones y firmar documentos en su nombre hasta la muerte del rey. Aunque el nuevo régimen lo nombró virrey de su Portugal natal y lo elevó al rango de grande de España, nunca volvió a ejercer influencia en la política central. Murió en 1613. En cambio, su colega don Juan de Idiáquez mantuvo su puesto en el núcleo del gobierno y continuó como consejero de Felipe III hasta su propia muerte, en 1614.

Don Bernardino de Mendoza, que había proporcionado buena parte de la información de inteligencia en la que se basó Felipe para conformar y cambiar su política exterior, también sobrevivió a su señor. Tras el asesinato de Enrique III en 1589 (hecho que le procuró una enorme satisfacción), dirigió con gran éxito la defensa de París contra las fuerzas del pretendiente protestante al trono francés, Enrique de Navarra, antes de regresar a España. Allí, aunque completamente ciego, dejó constancia de toda su experiencia militar y diplomática en varios libros. Pese a la ridiculización hecha por Burghley en *La copia de una carta*, el exembajador llegó a recibir incluso cierto seguimiento en Inglaterra: un participante en la expedición de Cádiz de 1596 robó una copia de la *Theórica y práctica de la guerra,* de Mendoza, y más avanzado el mismo año, «con la ayuda de dos rehenes del cautiverio español», y del «muy discreto y raro diccionario que compuso Richard Percyvall», publicó una traducción del libro al inglés. Para entonces, Mendoza había comprado una casa contigua a un convento cisterciense en Madrid, de manera que con solo abrir su puerta podía asistir a las misas que allí se daban; y, cuando murió en 1604, legó su casa al convento.[56]

Podemos reconstruir el destino de algunos otros supervivientes de

la Armada. Marcos de Aramburu regresó para comandar los convoyes trasatlánticos hasta 1606, cuando tenía sesenta y dos años, pero a partir de ese momento se pierde su rastro documental. Pedro Coco Calderón, que en julio de 1588 le había pedido a Felipe que lo nombrara «contador mayor en Inglaterra» tras la conquista, cayó bajo sospecha de corrupción a su regreso a España (véase el capítulo 17). Exonerado, en 1594 zarpó hacia México con su esposa, hijos, sirvientes y tres esclavos, para ocupar el cargo de tesorero de la ciudad portuaria de Veracruz. Todavía seguía allí en 1607, tras medio siglo de servicio a la monarquía, pero entonces, al igual que Aramburu, desaparece de los registros. El capitán Francisco de Cuéllar solicitó y recibió permiso para viajar a México en 1606, tras haber servido en la plana mayor del ejército de Flandes a las órdenes de Parma, Fuentes y Alberto, y también en Italia y en los buques de guardia trasatlánticos. A partir de entonces, del mismo modo que Aramburu y Coco Calderón, su rastro desaparece.

Mucho más se sabe de la trayectoria posterior de Lope de Vega. Después de que su barco, el San Juan de Portugal, lograra llegar a duras penas a La Coruña, cumplió con las condiciones de su exilio de la Corte y se reunió con su nueva esposa, primero en Valencia y luego en Toledo, donde aumentaría la calidad y la cantidad de su producción poética. Sobrevivió a un intento de asesinato y, en el momento de su muerte en 1635, había engendrado unos quince hijos (algunos nacidos después de hacerse sacerdote, en 1614) y escrito 7 novelas y otras narraciones breves, 9 poemas épicos, al menos 500 obras de teatro y alrededor de 3.000 sonetos. Al igual que Mendoza, parte de la obra de Lope gozó de seguidores en Inglaterra: en la década de 1660, sus obras eran representadas en los teatros londinenses.

Tristram Winslade, uno de los católicos ingleses capturados cuando se rindió el Rosario, también sobrevivió. En septiembre de 1588, el Consejo Privado lo envió a la Torre de Londres con órdenes de que los funcionarios, allí, lo pusieran «en el potro y lo torturaran a placer»; pero, pese a los 18 meses de intensos interrogatorios, el Consejo dio por buena su declaración de que «había sido llevado allí contra su voluntad; por lo que, a condición de presentarse cada vez que así se le requiera, con diez días de preaviso», lo pusieron en libertad. Winslade viajó de inmediato a Bruselas, donde recibió una pensión de España y escribió un tratado sobre la mejor manera de conquistar Inglaterra y reconvertirla al catolicismo. Murió en 1605.[57]

Gerónimo de Vera, natural de Córdoba, de treinta años de edad en 1588, fue uno de los 23 jesuitas que navegaron a bordo de la

Armada, y uno de los 6 que sobrevivieron, aunque de milagro. Tras la batalla de Gravelinas, a su barco le entró agua y comenzó a hundirse, momento en el que él trató de pasarse a otro, pero «por estar llena de gente, a ninguno admitían». Se salvó solo gracias a que había curado a uno de los muchachos del barco, que, al reconocerlo, convenció a sus camaradas para que lo dejaran subir a bordo. Luego sirvió en la sede regional de la orden en Madrid, y posteriormente en el pequeño colegio jesuita de Huete (Castilla) donde falleció en 1631, a la edad de setenta y tres años.[58]

La orden jesuita también ayudó a 14 sacerdotes y estudiantes ingleses e irlandeses exiliados que se habían reunido en Valladolid mientras esperaban a saber si podían regresar a casa sin peligro. En 1589 admitieron finalmente la derrota y suplicaron al concejo municipal que les proporcionara una residencia permanente y un estipendio. Don Francisco de Bobadilla se convirtió en su «protector», y el Real Colegio de los Ingleses de San Albano se mantiene aún en el lugar que los magistrados de la ciudad concedieron a los exiliados, en la calle Don Sancho, número 17, de Valladolid. El rey de España sigue todavía hoy siendo el encargado de nombrar a su rector: uno de los últimos legados de la campaña de la Armada que aún sigue vigente.[59]

Algunos supervivientes de la Armada que se unieron al ejército de Flandes fueron aún más afortunados. El historial de servicio de 133 veteranos, recopilado después de que se amotinaran en reclamación de sus atrasos salariales, revela que muchos se habían alistado en 1586 y comenzado su servicio a bordo en los barcos de guardia trasatlánticos o en la escuadra de Vizcaya de Recalde. Aunque los hombres habían recibido casi todo su salario, ya fuera en metálico o en bienes, en el momento de partir de Lisboa hacia Inglaterra, tras el motín percibieron sus sueldos atrasados en efectivo, en la mayoría de los casos, en una cantidad suficiente para que volvieran ricos a sus ciudades y pueblos de procedencia, a los que muchos regresaron entonces clandestinamente.[60]

Estos hombres fueron la excepción. En enero de 1589, Diego Felipe de Espinosa, médico y profesor de Medicina en la Universidad de Salamanca, informó al rey de que: «Al hospital de esta ciudad se han acogido de un mes acá más de 60 soldados enfermos que vinieron de la Armada», y había curado a más de 50, «aunque no reducidos a sus pasadas tuerzas». También llevó a cabo la autopsia de 9 de ellos que habían muerto, y se halló en ellos

> todos los miembros corrompidos, sin tener color ni casi figura de lo que habían de tener, así en el hígado como en el bazo, pulmones y cerebro, y en la cavidad del pecho una erosidad [sic] o aguaza de color de leche de extraordinaria

> admiración. Tenían el corazón descolorido… Y por tal causa constituyo y tengo por cierto que lo fueron los malos manjares y malas aguas de que se sustentaban [durante el largo viaje].

Espinosa informó también de que antes de morir, muchos habían hecho «vómitos de en extremo contagiosas materias, por cuya contagión cayeron enfermos todos los oficiales del hospital que los curaban y los estudiantes y gente del pueblo que se ocupaban en hacerles piedad».[61] Otro desafortunado superviviente de la Armada llegó a Salamanca a principios de 1589: «Un hombre que se llama Alonso Requena» al poco de llegar «hizo algunas travesuras, las cuales obligaron a prenderle. Y puesto en tormento confesó ser esclavo» del rey, «habiendo sido condenado en la Real Chancillería de Valladolid por forzado de galera al remo diez años»; y que había servido a bordo de la galera capitana que acompañó a la gran flota. Cuando la embarcación encalló en Bayona, Francia, Requena «y los demás galeotes se conspiraron y levantaron, desherrándose unos a otros» y «huyeron más de 250 esclavos y robaron el dinero de Vuestra Majestad y el demás que iba en la galera; y que en Francia, de lo que ellos llevaban robado, les robaron a ellos 11.000 ducados», antes de regresar por tierra a España. Los magistrados de Salamanca lo condenaron a muerte.[62]

Tantas vidas perdidas y tanto sufrimiento, y todo para nada. ¿Podría haber sido todo distinto? En 1888, en el tricentenario de la Armada, el historiador naval y capitán de navío inglés, John Knox Laughton, planteó la cuestión contrafactual, al parecer por primera vez. ¿Podría haber conseguido la Armada «darse la mano» con Parma, desembarcar a sus veteranos soldados y su tren de asedio en Kent, y a continuación capturar Londres conforme a lo planeado? En resumen, y según sus propias palabras: «¿Qué habría ocurrido si la Armada hubiera triunfado?».[63]

CAPÍTULO 19

Si la Armada hubiera desembarcado

En diciembre de 1923, Edward P. Cheyney, un historiador de la Inglaterra Tudor, comenzó su discurso presidencial ante la American Historical Association con un ejercicio contrafactual. Afirmó: «La mañana del 10 de agosto de 1588, el último y más intenso día de la continuada lucha de la flota inglesa con la Armada española, el viento sopló constantemente del suroeste». No obstante, prosiguió diciendo: «Si ese crucial día el viento hubiera soplado desde cualquier otra dirección, la Armada Invencible podría haber visto justificado su nombre y efectuado la invasión de Inglaterra». A continuación, abruptamente, Cheyney cambió de rumbo.

> Aunque el viento sopló del suroeste el 10 de agosto de 1588, no sopló de forma adversa para los españoles durante los veinte años que duró la guerra isabelina. Sin embargo, España nunca llegó a llevar a cabo con éxito la invasión de Inglaterra. Es más, si comparamos los dos países, es dudoso que, incluso si las tropas españolas hubieran desembarcado en las costas de Inglaterra, esto hubiera ejercido una influencia importante en el curso general de la historia de los dos países.

Para él, la razón era obvia:

> España, excesivamente tensionada por proyectos demasiado ambiciosos, sin el respaldo de los recursos económicos adecuados y con una deficiente habilidad política, era un gigante anémico que ejercía su primacía en Europa con mano blanda. Inglaterra, con un vigor juvenil, un protestantismo cada vez más sólido, una riqueza en rápido aumento y un sentimiento entusiasta de su propia nacionalidad, contaba con unos poderes casi ilimitados, si bien indisciplinados, y era especialmente resistente frente a cualquier forma de control extranjero.[1]

Es difícil decidir cuál de los errores de Cheyney corregir primero. Tanto la fecha de la batalla crucial (8 de agosto) como la dirección predominante del viento (que cambió de sur-suroeste a noroeste) son erróneas. Sobre todo, olvidaba que las tropas extranjeras «desembarcaron en las costas de Inglaterra» exactamente un siglo más tarde y pusieron a todo el reino, así como a Escocia e Irlanda, bajo «control extranjero».

La invasión de Inglaterra en 1688

«Tanto para contemporáneos como extranjeros», ha escrito Clare Jackson, la Inglaterra Estuardo (al igual que su predecesora Tudor) «era un Estado fallido: un desconcertante ejemplo de rebelión sediciosa, extremismo religioso y cambio de régimen». La última y exitosa invasión de Inglaterra en 1688, al igual que la invasión intentada un siglo antes, era consecuencia de una combinación similar de disputas religiosas, dinásticas y comerciales; y, asimismo, desencadenó una prolongada guerra por tierra y mar que casi llevó a la quiebra a los vencedores.[2]

En 1685, Jacobo II, un católico, se convirtió en rey de Inglaterra, Irlanda y Escocia, y no tardó en tomar medidas para socavar el protestantismo en los tres reinos, nombrando a católicos para puestos en la corte, las provincias, el ejército y la marina. Aunque muchos de sus súbditos protestantes se sentían molestos por estas medidas, se consolaban pensando que Jacobo no iba a vivir eternamente y que lo sucedería su hija protestante, María, casada con el también protestante príncipe Guillermo de Orange, jefe de las fuerzas armadas de la República de los Países Bajos. Entonces, en junio de 1688, tras sufrir numerosos abortos espontáneos, la segunda esposa de Jacobo (católica) por fin alumbró un hijo y heredero sano. Casi de inmediato, un grupo de nobles protestantes envió una petición formal a Guillermo para que fuera a Inglaterra a salvarlos del catolicismo y el absolutismo. El príncipe se apresuró a aceptar, en parte porque el año anterior, Luis XIV de Francia había prohibido ciertas importaciones de los Países Bajos y duplicado los impuestos sobre otras muchas, y, en septiembre de 1688, había embargado todos los barcos de los Países Bajos que se encontraban en puertos franceses. Los líderes de la República concluyeron a regañadientes que la guerra con Francia resultaba inevitable e inminente; y, dado que Jacobo parecía dispuesto a apoyar a Luis en el conflicto que se avecinaba, autorizaron al príncipe Guillermo a invadir Inglaterra e instaurar un régimen antifrancés en Londres.

Mientras que Felipe II tardó tres años en crear su Armada, a Guillermo de Orange le llevó menos de tres meses reunir 460 barcos (incluidos 53 buques de guerra) para transportar a Inglaterra 23.000 soldados de infantería y 5.000 de caballería, así como 50 cañones de asedio, abundante munición, una imprenta portátil, 100.000 libras esterlinas en efectivo y troqueles para acuñar más monedas. A la edad de treinta y ocho años, y sin experiencia previa en el mando naval (exactamente igual que Medina Sidonia un siglo antes), el príncipe insistió no obstante en planear y encabezar la invasión en persona. En julio de 1688 elaboró una lista de «preparativos necesarios para el

designio» (utilizando incluso el mismo término que Felipe) y los comentó en secreto con un selecto grupo de asesores. Su lista dejaba algunas cuestiones importantes sin resolver —la más importante: «¿Desembarcar en un solo lugar o en varios? ¿Deberíamos desembarcar en Escocia al mismo tiempo?»—, pero concluía sucintamente: «Actuar conforme a lo que vaya pasando».[3]

Aunque el príncipe mantuvo por tanto toda la flexibilidad táctica, tomó dos decisiones estratégicas clave. Primero, como con la Empresa de Inglaterra de Felipe, el éxito dependía de poder desembarcar una gran fuerza expedicionaria en tierra relativamente incólume. Por tanto, el príncipe ordenó a sus almirantes «evitar el combate lo más posible» hasta que hubieran conducido los transportes de tropas a la zona de desembarco, porque «si nuestra flota tropieza con algún contratiempo, todo estará perdido». En segundo lugar, aunque el objetivo final de Guillermo era capturar Londres, sabía que Jacobo había estacionado al grueso de su flota y de sus tropas en Kent y Essex, lo que hacía imperativo evitarlas y desembarcar en Yorkshire o en Devon. Pero ¿en cuál de las dos? Sus almirantes advirtieron que «el descenso debe gobernarse en gran medida en función de los vientos», de modo que el príncipe contempló ambos planes, recopilando datos sobre todas las posibles zonas de desembarco en Inglaterra desde Tynemouth, en el noreste, a Falmouth, en el suroeste.[4]

Durante algún tiempo, esta información no revistió importancia, dado que los vientos del oeste mantuvieron confinada en puerto a la flota invasora. Según dejó constancia el embajador británico en La Haya el 28 de septiembre: «Los católicos rezan fervientemente por la preservación y el éxito [de Jacobo] contra sus enemigos. Al viento que durante todo este tiempo viene siendo contrario lo llaman “viento papista”. Que Dios lo prolongue un mes más». Y, al parecer, Dios así lo hizo. «Veo que Dios Todopoderoso continúa protegiéndome, enviando el viento del oeste», expresó con alegría Jacobo el 30 de octubre. Sus enemigos también solicitaron el favor divino. Los pastores protestantes dirigieron plegarias cada día pidiendo vientos favorables: en neerlandés a las nueve y a las dos, en inglés a las diez y a las tres, y en francés a las once y a las cuatro. El propio príncipe pasó horas «orando aquí, de rodillas, en la actitud más devota». Estas oraciones encontraron respuesta el 9 de noviembre, fecha en la que el viento empezó a soplar del este.[5]

En aquel momento, los barcos del príncipe levaron anclas, y tres días después, con toda su flota congregada junto a la costa de Zelanda, Guillermo «hizo una señal para que los almirantes subieran a bordo con él». Tras un breve debate, decidieron navegar por el Canal hasta

llegar a una de las tres posibles zonas de desembarco: la isla de Wight, Poole, en Dorset, o Exmouth, en Devon —aunque con la salvedad de que, si «durante la travesía el viento cambiara a suroeste», pondrían «rumbo al norte», para desembarcar en Yorkshire—. Aquella noche, Guillermo mandó a un mensajero de confianza a Inglaterra para conseguir información de última hora. Este regresó con dos datos importantes. Primero, que la Marina de Jacobo seguía anclada en el fondeadero de Gunfleet, cerca de Harwich, en Essex, una excelente posición desde la que interceptar un asalto sobre Londres por el Támesis, o perseguir a una flota rumbo al norte, pero menos eficaz contra una flota que navegara por el Canal rumbo suroeste. Segundo, que Jacobo había enviado refuerzos a Yorkshire, pero no a Dorset ni a Devon. Dado que el viento del este continuaba soplando, el príncipe tomó lo que en fútbol americano se llama una «decisión en tiempo de juego» y hasta ese momento no optaría de forma irrevocable por conducir su vasta armada hacia el oeste de Inglaterra.[6]

La apuesta era arriesgada, porque los bancos de arena presentaban el mismo peligro para una gran flota de barcos en 1688 que un siglo atrás. Por tanto, «por miedo a que una flota tan numerosa, que ocupaba una extensión de mar tan grande, sufriera daños en los bancos de Flandes», el príncipe ordenó que todos sus barcos recogieran velas la noche del 12 al 13 de noviembre. A continuación, tras volver a consultar con sus oficiales de más rango, el príncipe hizo la señal previamente acordada para «desplegar toda la flota en una sola fila, desde Dover a Calais, de 25 barcos de profundidad, de manera que quedara a una legua de distancia de cada lugar», y «trompetas y tambores tocaron varias piezas para alegrar nuestros corazones». Un «suave viento del este» permitió a la flota navegar durante toda la noche. Al amanecer del 14 de noviembre, avistaron la isla de Wight, y al anochecer del mismo día llegaron a Portland Bill, donde el príncipe consultó a sus pilotos sobre cuál era la mejor zona para desembarcar. Estos insistieron: «El mar es demasiado grande para que la flota vaya a Exmouth», por lo que, tomando otra decisión de última hora, Guillermo resolvió desembarcar sus fuerzas en Torbay y en Dartmouth a la vez.[7]

En ese momento, el resto de la Armada holandesa «zarpó a toda vela» hasta que, al amanecer del 15 de noviembre, «la vanguardia se giró en redondo, seguida de la retaguardia y el resto de la flota. Nada podía parecer más conveniente en ese momento que esta maniobra, llevada a cabo bajo un cielo despejado, de manera que todo el mundo pudo ver cómo la flota se reunía» en Torbay. El príncipe volvió a hacer una señal para que sus almirantes subieran a bordo de su buque

insignia para consultarlos, «y así lo hicieron; y luego [él] ordenó que toda la flota anclara y desembarcara inmediatamente». Una vez más, el propio Guillermo anotó las órdenes dadas: «Desembarcar aquí a todos los soldados de caballería que sea posible y encontrar un sitio para desembarcar al resto. Marchar hacia Exeter mañana, con parte o toda la infantería. Llevar pan suficiente para cuatro días».[8]

El 15 de noviembre, como apuntó uno de los participantes, «el mar estaba tan en calma que parecía un gran lago», lo que permitía que las barcazas que acompañaban a la flota transportaran a la infantería hasta la orilla, seguidos por el príncipe, su séquito y la caballería. Pero esto no resultó tan fácil de llevar a cabo. Unos 600 caballos perecieron mientras nadaban hacia la orilla, y muchos otros «sufrieron magulladuras tan graves que no fueron capaces de echar a andar en varios días»; por otra parte, después de desembarcar, muchos soldados «se tambaleaban y a veces se caían, por el mareo de llevar tantos días sufriendo las sacudidas de la mar». No obstante, tras un breve descanso, Guillermo condujo a su ejército a marchas forzadas, durmiendo en tiendas o «con sus abrigos de campaña» bajo las «noches heladas». Cuando los invasores entraron en Exeter (a unos 40 kilómetros de distancia), el 19 de noviembre de 1688, los soldados parecían «muy deteriorados por la intemperie» y «muy pálidos». Un oficial exhausto reflexionó: «El lamentable estado de nuestros soldados, y especialmente de los de caballería, la mayoría de los cuales no tenían caballos», ofrecía al rey Jacobo una oportunidad «para impedir nuestro avance, si se hubiera atrevido a atacarnos». Algunos de sus camaradas coincidían con él: «Solo la bondad de Dios quiso que nuestros enemigos no se echaran sobre nosotros encontrándonos en esta coyuntura y deteriorado estado».[9]

La conquista de Inglaterra

El príncipe y sus 460 barcos habían cubierto los 370 kilómetros que separaban Calais de Dartmouth en solo cuarenta y ocho horas —tres veces más rápido que Medina Sidonia y sus 130 navíos un siglo antes— y lo habían hecho a mediados de noviembre, habiendo perdido solo una embarcación (un barco de transporte de tropas que fue capturado tras perder el timón). En parte, esto se debió a las magníficas características de navegación de los barcos de Guillermo y a la superior calidad de sus marineros y pilotos; pero también fue consecuencia del fracaso de la Marina Real inglesa a la hora de interceptarlos. Como el historiador naval David Davies comentó: «Jacobo fracasó porque Guillermo pudo desembarcar, y si Guillermo pudo desembarcar fue solo porque la flota de Jacobo no interceptó a

la flota de Guillermo». Entonces, ¿por qué no luchó la flota de Jacobo?[10]

La respuesta más obvia a esta cuestión contrafactual es que el comandante de la flota, lord Dartmouth, no fue capaz de prever donde iba a atacar la flota enemiga. El rey, que tenía amplia experiencia en mando naval, se quedó horrorizado cuando Dartmouth anunció, en octubre de 1688, que conduciría sus barcos de guerra desde los Downs a Gunfleet, porque podían «verse sorprendidos mientras estaban allí por la repentina llegada de la flota holandesa, ya que desde ese lugar no le resultaría fácil salir al mar mientras el viento siga soplando del este». A diferencia de Felipe, sin embargo, Jacobo se negó a microgestionar las operaciones y decirle a Dartmouth lo que debía hacer. En lugar de ello, «decidió no poner restricciones» a su almirante, dejando su flota «completamente en manos de vuestro saber y entender».[11]

Esto demostró ser un grave error. Para cuando supo que la flota de Guillermo estaba en el mar, los buques de guerra de Dartmouth tenían «las vergas y las gavias bajadas» y no «se podían mover». Los vientos y las mareas adversas «lo mantuvieron anclado todo el día y toda la noche», pero al día siguiente, 28 barcos de guerra y 12 brulotes zarparon de Gunfleet, y el 15 de noviembre, cuando iban llegando a la altura del cabo Beachy, se desplegaron en formación de batalla, solo para descubrir que los invasores ya habían desembarcado. Dartmouth convocó a su Consejo de Guerra, durante el cual, creyendo que se enfrentaba a 45 buques holandeses («casi el doble que nuestras fuerzas»), los capitanes más veteranos votaron unánimemente que «no se creía conveniente arriesgar a la flota con esas probabilidades y sin ningún propósito». Por lo que regresaron a los Downs sin efectuar ni un solo disparo.[12]

Para explicar esta «completa admisión de la derrota», David Davies culpaba a la inexperiencia de Dartmouth. Mientras que «un almirante audaz y experimentado» podría haber convencido a sus altos oficiales para que perseveraran y lucharan «por la fuerza de su carácter», Dartmouth tomó el mando de la flota el 12 de octubre, después de solo veintidós meses de servicio como capitán de navío. La correspondencia que nos ha llegado de él revela que era «por naturaleza indeciso, y alternaba entre dudar y confiar exageradamente en sí mismo, además de ser incapaz de imponer su autoridad sobre una flota dividida en facciones», defectos todos ellos fatales a la hora de enfrentarse a la descomunal Armada holandesa.[13]

A Davies se le pasó en gran medida por alto otra razón para el fracaso de la Marina Real a la hora de evitar la invasión holandesa: la inferioridad de sus barcos y marinería. Aunque el despliegue de navíos

de guerra en el Canal en noviembre constituía una empresa de alto riesgo para todos los protagonistas —como el comandante inglés comentó, «sería extraño que procedimientos tan insensatos hubieran tenido éxito a esas alturas del año»—, la armada holandesa solamente sufrió una pérdida antes de llegar a su destino. En cambio, el 16 de noviembre, dos buques de guerra ingleses «chocaron el uno contra el otro» junto a la isla de Wight; al día siguiente, al buque insignia se le partió el trinquete y otro buque de guerra hizo una señal de peligro; y cuando Dartmouth condujo su flota de vuelta a los Downs, dos barcos encallaron. El 26 de noviembre volvió a ponerse en marcha con la intención de localizar y atacar a los holandeses, pero dos de sus barcos habían ido a refugiarse a Portsmouth para ser reparados, y la vela mayor y la mesana del buque insignia se rompieron y salieron volando. Para cuando avistaron a la flota holandesa en Torbay, el día 29 de noviembre, dos semanas después del desembarco, Dartmouth ya solo estaba al mando de veintidós barcos. Y de nuevo decidió retirarse sin lanzar ni un solo disparo.[14]

Guillermo aprovechó al máximo estas ventajas. Pasó casi dos semanas en Exeter, dejando descansar a sus hombres, comprando caballos y provisiones, y preparando su tren de artillería y el equipaje para enfrentarse al ejército de Jacobo en combate. Al igual que en 1588, la flota invasora había sido avistada cuando se aproximaba a la costa inglesa, lo que desencadenó una serie de contramedidas inmediatas en tierra. Un mensajero de Dover llegó a la corte la noche del 13 de noviembre con la noticia de que la flota holandesa había pasado cerca aquella mañana, «tan numerosa como no cabe expresar, pero unos dicen que habría unos 300 barcos, y otros que 400». Jacobo envió inmediatamente tropas hacia Portsmouth; pero dos días después, otro correo salió de Devon a las cinco de la madrugada y, tambaleándose, consiguió presentarse ante Jacobo a las tres de la tarde del 16 de noviembre, para transmitirle la noticia del verdadero destino de la flota enemiga casi tan rápido como las almenaras lo habían hecho un siglo antes —pero, a diferencia de las almenaras, el mensajero «transmitió algo de su propio conocimiento a su majestad»—. En ese momento, Jacobo supuso correctamente que el príncipe se dirigiría a Exeter, y que de allí iría hacia Londres, por lo que desplegó sus tropas en una fuerte posición defensiva en la llanura de Salisbury, a medio camino entre las dos ciudades. Pero, a medida que el ejército de Guillermo avanzaba, fueron tantos los nobles y oficiales ingleses que abandonaron a Jacobo que este perdió los nervios, y el 3 de diciembre se retiró a Londres, provocando otra oleada de deserciones.[15]

Las primeras tropas holandesas entraron en la capital sin encontrar prácticamente ninguna oposición el 17 de diciembre, y Jacobo abandonó su capital, generando un vacío de poder y un extendido temor al caos. Cuatro días más tarde, Jacobo ordenó a todas las tropas bajo su mando «no oponer resistencia» a Guillermo y deponer sus armas, a fin de evitar «la desgracia de un derramamiento de sangre».[16]

Poco después, el príncipe estacionó varias unidades de su ejército dentro y alrededor de la capital, culminando con el envío de dragones holandeses a los lugares principales de Essex, el 28 de diciembre. Ese mismo día, el príncipe hizo su entrada ceremonial en Londres, avanzando a la cabeza de sus tropas de élite hasta el palacio de St. James, en medio de una multitud que lo vitoreaba, entre la que muchos llevaban lazos de color naranja y otros hacían ondear naranjas que habían clavado en la punta de sus bastones para mostrar su apoyo a los invasores. Habían pasado seis semanas y un día desde que habían desembarcado en suelo inglés.

Durante los dieciséis meses siguientes, las tropas holandesas, alemanas y escandinavas de Guillermo montaron guardia delante de los principales edificios del gobierno sitos en la capital y sus alrededores: una señal inequívoca de que Inglaterra había pasado a estar bajo «control extranjero». En febrero de 1689, rodearon el palacio de Westminster, mientras la Cámara de los Lores debatía si ofrecer la corona conjuntamente a Guillermo y a su esposa María; y, de nuevo, mientras la Cámara de los Comunes votaba unánimemente a favor de pagar a los Estados Generales de los Países Bajos la cantidad de 600.000 libras esterlinas «por su ayuda al rey en su reciente llegada en este reino para liberarlo del papismo y del poder arbitrario», más un 6 por ciento de intereses en concepto de indemnización, con efecto retroactivo desde octubre de 1688. En abril de 1689, cuando Guillermo y María viajaban a la abadía de Westminster para su coronación, un testigo ocular informó de algo que «no había ocurrido nunca desde los tiempos de Guillermo el Conquistador, a saber, que un rey y una reina de Inglaterra desfilaran hacia la ceremonia de su coronación en medio de una triple fila de soldados a pie y a caballo, *todos extranjeros*».[17]

En las palabras de un sorprendido jesuita que vivía en Londres:

> Un nuevo príncipe ha llegado con un ejército extranjero, sin encontrar la más mínima resistencia. Es algo nunca visto, oído ni registrado en toda la historia: un rey en pacífica posesión de su reino, con un ejército de 30.000 soldados y 40 buques de guerra, ha salido de su reino sin hacer ni un solo disparo. Incluso los victoriosos extranjeros se hallan atónitos ante su propio triunfo y se ríen de los

ingleses por su cobardía y deslealtad hacia su príncipe. Parece como si el cielo y la tierra hubieran conspirado contra nosotros.

Y añadía una escueta posdata: «Esta vez estamos jodidos».[18]

Parma desembarca

¿Habría estado «jodida» la Inglaterra Tudor si Parma hubiera desembarcado allí un siglo antes? Ciertamente, el duque contaba con algunos precedentes esperanzadores. Aparte de las exitosas invasiones de Inglaterra en 1471 (por Eduardo IV) y en 1485 (por Enrique Tudor), en 1580, una fuerza expedicionaria (entre los que se encontraban varios de los que luego servirían en la Armada) había recorrido a pie unos 190 kilómetros a través del interior de Portugal hasta Setúbal, y tardado dos días en cruzar la desembocadura del Tajo antes de desembarcar en Cascais, desde donde había marchado a pie otros 30 kilómetros antes de derrotar de manera aplastante a un ejército entusiasta pero poco entrenado, al otro lado de las murallas de Lisboa (véase el capítulo 4). En 1583, muchos de estos mismos hombres habían navegado casi 2.000 kilómetros desde Lisboa hasta Terceira, donde habían desembarcado al asalto y derrotado de nuevo a los entusiastas, pero poco entrenados defensores antes de emprender el regreso por mar con pocas pérdidas (véase el capítulo 5).

Las instrucciones de Felipe II encargaban a Parma avanzar desde Margate, pasando por Kent, hasta Londres, donde debía capturar a Isabel y sus ministros. Tal vez los descontentos súbditos de la reina en el norte, el oeste e Irlanda se levantarían en rebelión y ayudarían a los invasores, pero el éxito del plan de Felipe no dependía del apoyo local. Él preveía que serían pocos los católicos ingleses que prestarían una ayuda activa a sus tropas, pese a la propaganda que les dirigían el cardenal Allen y otros panfletistas exiliados; los exiliados católicos ingleses, incluido Allen, servirían como importantes puntales para la Empresa solo *después* de la conquista.

Al parecer, lo que Parma había imaginado era que entraría en batalla contra las tropas de Isabel al poco de desembarcar, porque cuando durante una audiencia celebrada en julio de 1588 el doctor Valentine Dale preguntó insistentemente al duque por sus intenciones, este replicó: «Su majestad la reina debería desear la paz más que ellos, porque si el rey perdía una batalla podría recuperarse de ello, dado que en España le iba bastante bien; [pero] si la reina perdía una batalla, esto supondría la pérdida de su corona». Según Dale, «se autoconvencieron de que nadie podría hacerles frente si conseguían poner el pie en Inglaterra».[19]

Muchos de los que se habían enfrentado con las tropas de Parma compartían este criterio. Cuando la reina Isabel visitó el campamento de Tilbury, topó con un miembro de la familia Vere con experiencia en la guerra de los Países Bajos y le preguntó qué pensaba del ejército. Vere replicó: «Él era el único cobarde allí. *Ellos* estaban todos deseando que los españoles desembarcaran, y contando las hazañas que entonces harían; *él* era el único que estaba temblando de miedo». Leicester estaba de acuerdo. Tácticamente superado por Parma durante la campaña en los Países Bajos, y en aquel momento al mando de las defensas terrestres de Inglaterra, el conde advirtió al Consejo Privado el 3 de agosto de 1588: «No dejen que ni la esperanza ni ninguna otra suposición os engañe o aparte de organizar la defensa frente a este poderoso enemigo que de esta manera llama ahora a la puerta». Dos días más tarde repetía: «Su majestad no puede fortalecerse tanto en tan poco tiempo», por lo que «os ruego que reunáis vuestras fuerzas y no se ponga en riesgo este reino a causa de las demoras». Volviendo la vista atrás, sir Walter Raleigh opinaba que, si Parma hubiera «unido el ejército que él comandaba con el de España, y hubiera desembarcado en la costa sur», era «fácil adivinar lo que hubiera sido de la libertad de Inglaterra», porque sus defensas por tierra «no tenían la fuerza suficiente para hacer frente a un ejército como aquel con el que se suponía que el príncipe de Parma iba a desembarcarse en Inglaterra».[20]

Aunque Parma carecía de tren de asedio, la Armada llevaba una docena de cañones gruesos dispuestos para ser montados y utilizados de inmediato. Se trataba de una ventaja clave, dado que incluso los expertos militares de Isabel lamentaban «no solo cuán débiles y poco fortificadas están nuestras ciudades, sino también cuán mal dotadas de todas las necesidades para resistir un asedio». Cierto es que Enrique VIII había mejorado las defensas costeras de Kent construyendo cinco fuertes entre los Downs y Rye, y cinco más a lo largo del estuario del Támesis; pero, como puede comprobarse hoy visitando los castillos de Camber y Walmer, todavía en pie, sus defensas consistían en unas delgadas murallas circulares y curvas, de escasa altura. Su capacidad defensiva era pobre. En noviembre de 1587, los defensores del castillo de Sandgate eran solamente un capitán, su lugarteniente, cinco soldados y diez artilleros, con una sola media culebrina; en el castillo de Walmer, una dotación de tamaño similarmente reducido operaba un medio cañón, un sacre y un falcón; en el castillo de Sandown, un capitán, su lugarteniente, cinco soldados, dos artilleros y «un artillero más, pendiente de ser asignado», hacían funcionar un sacre y un falcón. «Margate, en la isla de Thanet», contaba con un antiguo y

pequeño castillo con un falcón y un falconete. La artillería de la Armada y los escuadrones de asalto de Parma se habrían impuesto rápidamente.[21]

Dado que Thanet era una isla, avanzar más allá de su zona de desembarco requería que los invasores cruzaran el Canal de Wantsum a través del único puente existente. Posiblemente, Parma esperaba capturar el puente intacto en medio de la confusión causada por su ataque sorpresa; pero, en caso contrario, la Armada llevaba numerosas pequeñas embarcaciones que podían servir como transbordadores o formar un puente de barcos para transportar sus tropas y sus armas de asedio hasta el resto de Kent. Sus ingenieros y zapadores tenían gran experiencia en construir puentes improvisados sobre los ríos y canales de Flandes y Brabante.

Las recientes guerras continentales habían demostrado que solamente los bastiones angulares protegidos por un ancho foso podían resistir los bombardeos de artillería pesada. Parma habría encontrado muy pocos entre Margate y Londres. Las únicas ciudades grandes —Canterbury y Rochester— seguían dependiendo de sus anticuadas murallas medievales. En 1639, un visitante que fue a Rochester comentó, desde el cruce principal del río Medway, que la ciudad tenía un puente muy bonito, pero «un castillo en ruinas y unas murallas muy antiguas rodeando la ciudad». Ciertamente, el pequeño castillo de Upnor, construido para la defensa del nuevo astillero naval de Chatham, incluía un bastión, pero no parece probable que por sí solo hubiera conseguido detener el avance de Parma, especialmente si tenemos en cuenta que, el 2 de agosto de 1588, el Consejo Privado ordenó al guarda a cargo de Upnor que enviara toda la «artillería, pólvora y otra munición» posible a Essex. [22]

Con tan escasos obstáculos físicos en su camino, Parma habría podido avanzar rápido. Cuando en 1592 invadió Normandía, con 22.000 hombres, el duque recorrió algo más de 100 kilómetros en seis días, pese a la tenaz oposición de fuerzas numéricamente superiores. En 1588, una fuerza similar podría haber cubierto los casi 130 kilómetros que separan Margate de Londres en una semana, aunque no de inmediato, porque (como Guillermo de Orange y su ejército invasor descubrirían un siglo después) tanto hombres como animales necesitaban tiempo para recuperarse de un viaje por mar. Consideremos la experiencia de la embajada francesa enviada a Inglaterra en noviembre de 1586: embarcaron en Calais a medianoche y «llegaron a Dover al día siguiente, sobre las nueve de la mañana, no sin haber tenido que superar el habitual mareo». El embajador pasó todo el día en Dover «para permitir descansar a los caballeros que lo

habían acompañado, al encontrarse muy revueltos por causa del mar».[23] A los hombres y a los animales a bordo de las barcazas de Parma no les habría ido mejor, y a los que partieron con Medina Sidonia les debió de ir aún mucho peor, porque llevaban casi tres meses a bordo de sus barcos, y más de dos semanas navegando, cuando llegaron a Calais. Ellos, al igual que las mulas y los caballos que llevaban consigo, habrían necesitado varios días para recuperarse, y (como en 1688) no cabe duda de que muchos animales habrían muerto para cuando llegaron a tierra.

No obstante, los invasores todavía habrían conseguido el estratégico efecto sorpresa y, tal vez, obtenido acceso a abundantes suministros de comida y animales de tiro porque, en agosto de 1588, la cosecha estaba en pleno apogeo en Kent. Incluso la capital de Isabel constituía un blanco fácil. Como un experto militar inglés expresó melancólicamente aquel verano, Londres solamente podría resistir un asedio si «estuviera atrincherado como París» con bastiones, porque los bastiones eran «según soldados experimentados, el único medio para frustrar completamente los planes del enemigo». Sir William Winter compartía esta visión. El Estado Tudor siempre correría riesgo, advirtió a Walsingham, a menos que «Londres estuviera lo más fortificado posible para ofrecer resistencia durante algún tiempo contra un ejército, y que en ciertos puntos de la ribera del río Támesis se construyeran fortines».[24]

No obstante, Parma sabía por experiencia que el estado de las defensas físicas de una ciudad no siempre demostraba ser decisivo. Gracias a la determinación de sus ciudadanos sitiados, varios lugares de los Países Bajos, con fortificaciones deficientes y anticuadas, habían resistido la conquista. A la inversa, otros baluartes cuyo perímetro estaba protegido por los últimos sistemas defensivos se habían rendido ante él porque sus ciudadanos, sus guarniciones o sus comandantes —incluso algunos de los soldados enviados por Isabel para su defensa— habían sucumbido a sobornos. En 1584, la guarnición inglesa de Aalst vendió su municipio a Parma por 45.000 ducados; y tres años después, sir William Stanley y el capitán Roland Yorke, con más de 700 hombres bajo su mando, traicionaron a los lugares que les habían sido encomendados a su cuidado en favor de Parma, y lucharon contra los que antes eran sus camaradas y aliados. En julio de 1588, el comandante de la guarnición inglesa de Ostende se mostró enfurecido por «la vileza del carácter de nuestros paisanos, que cuando han oído decir que el enemigo pretende venir aquí, huyen a diario, de cinco en cinco y de seis en seis».[25]

Cierto es que muchos de estos desertores eran irlandeses o

angloirlandeses católicos y, por tanto, su lealtad a Isabel podía cuestionarse; pero todos ellos habían sido reclutados y enviados a los Países Bajos específicamente a luchar por la causa protestante. Por otra parte, la reina confió en los camaradas de estos traidores, y volvió a llamar a 4.000 hombres de su fuerza expedicionaria en Holanda para que formaran el núcleo del ejército destinado a defender su propia persona y la capital. Su veedor general era Edmund Yorke, hermano de Roland Yorke, y su tercero en la línea de mando, sir Roger Williams, había luchado en el ejército español de Flandes durante cuatro años en la década de 1570. ¿Con qué grado de determinación lucharían por ella en este momento?

Isabel tenía pocas opciones: se apoyó en los veteranos de Holanda porque eran las únicas tropas experimentadas a las que podía llamar. En diciembre de 1587, se quejó de que la milicia en Essex no estuviera «mejor entrenada y disciplinada, para poder enfrentarse a un enemigo experimentado, de lo que ha sido posible conseguir mediante ciertas breves asambleas de tropas y entrenamientos, que al parecer han servido más para cubrir apariencias que para formar en una verdadera disciplina». Seis meses más tarde, un censo gubernamental destinado a averiguar cuántos «hombres marciales» (esto es, veteranos del ejército) residían en Inglaterra registró solo un centenar —algunos de los cuales, cuyo servicio se remontaba a la década de 1540, eran demasiado viejos para resultar útiles. Al menos uno era descrito como un «obstinado papista». En Yorkshire, el condado más grande del país, el Lord Lieutenant solo identificó a siete caballeros con experiencia militar, y aunque estaba seguro de que había «otros varios» que previamente habían servido como oficiales de rangos inferiores, admitía: «Hasta ahora no tengo conocimiento de sus nombres».[26]

Los 6.000 hombres de las London Trained Bands (milicias), que llevaban haciendo instrucción dos veces por semana desde marzo, podían oponer una resistencia eficaz (aunque algunos lo dudaban), pero de las milicias de las provincias cabía esperar poco. La intención era que la mayoría pudiera llegar a integrar grandes contingentes de arqueros —el 7 de agosto, el Consejo Privado «en estos tiempos peligrosos» creía «muy necesario formar a un grupo de arqueros en cada condado del reino»—, si bien entrenar a un hombre para disparar un gran arco con eficacia letal llevaba toda una vida.[27] Muchos milicianos estaban mal equipados. Un estudio realizado de los 9.000 hombres movilizados en Hampshire reveló que muchos estaban «escasamente armados, faltándoles a algunos el casco, a otros la espada y a muchos una u otra cosa, con lo cual presentan un aspecto deplorable e impropio» (e incluso aquellos «razonablemente bien

armados» dejaban «mucho que desear en cuanto a entrenamiento»). El comandante de la milicia de Dorset creía que sus hombres «antes se matarían entre sí que molestar al enemigo». Los milicianos de Yorkshire que iban pertrechados de armas de fuego solo recibían una libra de pólvora para cada quincena de entrenamiento, por lo que «se han visto obligados a entrenar en su mayoría con disparos falsos» (es decir, podían cebar sus armas, pero carecían de carga y balas para realizar prácticas de tiro al blanco)».

Las tropas reclutadas para defender a la propia reina no eran mucho mejores. Desde mayo habían estado entrenando tres días cada dos semanas, pero incluso esto cesó el 1 de agosto porque «poco después va a comenzar la cosecha». La guardia real habría recibido, por tanto, un total de quince días de instrucción antes de enfrentarse a los veteranos de Parma. La milicia de Kent, que era sobre la que iba a recaer la peor parte de la invasión, era asimismo débil. Sumaba a unos 7.000 hombres, incluidos 567 arqueros y 1.172 «tiradores». Esto, como J. J. McGurk comentó en su estudio sobre el estado de la defensa del condado en 1588, podría parecer «una fuerza formidable, si no tenemos en cuenta que solo unos 300 de ellos serían soldados entrenados».[28]

Isabel y sus ministros también fracasaron a la hora de desarrollar un plan defensivo adecuado para estos imperfectos recursos. Parte del problema era estructural: los invasores por mar siempre tienen la iniciativa. En palabras de un estratega inglés del siglo XVIII:

> [Un ataque anfibio] cae sobre el enemigo como una flecha tirada por un arco. No avisa previamente dónde va a producirse y no deja rastro cuando ya ha pasado. Debe herir, además, donde impacta, si se dirige bien a una parte vulnerable […]. [El defensor,] entretanto, como un hombre que trabaja a oscuras bajo el peso de un escudo difícil de manejar, se mueve lentamente hacia un lado y otro, desorientado y sin saber adónde ir, para protegerse del golpe de una mano invisible.[29]

En el caso de Inglaterra, la geografía agravaba esta desventaja inherente: los condados del sureste, más cercanos al continente, constituían siempre una «parte vulnerable». En 1940, amenazados por una gran invasión a través del Canal, el comandante en jefe de las fuerzas británicas se lamentaba: «La extensión de costa que el mando este tiene que defender es aproximadamente de unos 500 kilómetros, a unos 250 kilómetros al norte del Támesis, y otros 250 al sur del Támesis», y «hay pocos lugares en los que rápidamente pueda montarse una defensa frente a un desembarco alemán». Por otra parte, la capacidad de desplazar fuerzas para repeler cualquier desembarco

«se veía gravemente obstaculizada por el río Támesis y Londres, que tenía justo enfrente; y mover formaciones por esa área de cara a un ataque no era algo que pudiera hacerse deprisa».[30]

La situación era ligeramente mejor en 1588. Gracias a la prematura distribución de la *Admonición* y la *Declaración* del cardenal Allen, el gobierno de Londres sabía en junio que el duque de Parma había sido «expresamente nombrado y elegido por el papa y el rey de España para ser el ejecutor principal» de la invasión planeada. Por tanto, dedujeron correctamente que desembarcaría en Essex o en Kent. Pero ¿en cuál de las dos?

El 27 de julio, el Consejo Privado supo que el duque de Parma se proponía firmemente atacar Londres y convocó a algunos expertos militares para debatir sobre cómo «resistir ante el intento». Cuatro días después, tomaron su fatídica decisión: que «el enemigo iba a desembarcar en algún lugar de Essex». Leicester siguió creyendo esta ficción hasta mucho después de pasada la crisis. A finales de agosto, le dijo a un aliado francés que el plan de Felipe era que el duque de Parma partiera de Dunkerque con un ejército, y tratara de desembarcarlo y ponerlo en tierra, mientras la flota de España atacaba» a la Marina. Isabel le había ordenado comandar «un magnífico y considerable ejército» en Essex, listo para atacar a los invasores en cuanto estos desembarcaran.[31]

El error de Leicester resulta fácilmente explicable: Essex tenía más sentido en términos estratégicos. Como William Monson, que había luchado contra la Armada, escribió más tarde:

> Si un enemigo desembarca en Kent, el río Támesis es un obstáculo para llegar a Londres, a menos que lo haga por el puente de Londres, o el de Kingston, lo que podría evitarse rompiendo ambos; mientras que, si un enemigo desembarca en el lado de Essex, puede marchar directamente hacia Londres sin más impedimento, estorbo ni obstáculo que el de un ejército que le salga al encuentro.

La misma lógica llevó al Consejo Privado, en julio de 1588, a retirar a 2.500 soldados de Kent «para proteger a su majestad», dejando solamente a 4.000 atrás «para hacer frente al enemigo» si desembarcaba allí. El 4 de agosto, el Consejo ordenó además que «un buen número de los mejores y más selectos» mosqueteros de Kent se dirigieran «hacia la costa» dispuestos a sumarse a los hombres del almirante Howard a bordo de la flota.[32]

Todavía peor, cuando los primeros 4.000 hombres de las milicias de los condados interiores llegaron al campamento de Tilbury el 5 de agosto, lo hicieron «nada más que provisiones de vituallas para una

comida, de manera que a su llegada no había allí ni un barril de cerveza, ni una hogaza de pan para ellos». También carecían de las armas básicas. El 7 de agosto, cuando la Armada permanecía anclada junto a Calais, el Consejo Privado ordenó enviar 2.000 picas y cascos «a Essex, para armar a todos los hombres aptos que allí se encuentran, desprovistos de armaduras y armas». Dos días después, el Consejo supo que entre los pioneros que había enviado a fortificar Tilbury se incluían «menestrales y artesanos, que no están muy duchos en esos trabajos» y ordenó a Leicester «elegir a los […] acostumbrados a trabajar con palas y picos, por ser hombres más adecuados a estas labores». También ordenó el envío urgente de doce piezas de artillería desde la Torre de Londres a Tilbury, pero se encontraron con que solo había siete disponibles.[33]

Sir John Smythe recordaría más tarde: «En el campamento y ejército de Tilbury», en 1588, «yo vi y observé gran desorden y desbarajuste […]. Muchos usaban sus armaduras inadecuada y torpemente». Pero Smythe, que una década antes, en Madrid, había intercambiado valientemente insultos con el inquisidor general (véase el capítulo 4), no pasó mucho tiempo «viendo ni observando» en Tilbury. Según contaba Leicester: «Os reiríais de ver cómo se ha comportado sir John Smythe desde mi llegada. Vino y me dijo que su enfermedad se había agravado y que tiene que ir a los baños»; en otras palabras, Smythe era un cobarde y huyó. No fue el único. El 13 de agosto, Leicester se quejó de que muchos soldados de caballería «han fallado [desertado] y serán castigados de algún modo. Yo he escrito a mis superiores sobre algunos de estos delincuentes, que son muchos en este momento».[34]

Los preparativos defensivos no iban mucho mejor en otros lugares. En mayo de 1588, sir John Norris recorrió a caballo la costa de Dorset tomando nota de los lugares adecuados para «desembarcar a los hombres y demás provisiones que necesariamente deben seguir a un ejército», pero identificó tantos lugares vulnerables que recomendó establecer guarniciones solamente en las localidades más grandes. En julio, un funcionario de la Corona informó al Consejo Privado de que no existía «ninguna organización de milicias ni sistema de almenaras entre Newcastle y Berwick», y solicitó fondos para poner solución a esta peligrosa situación. Una barrera flotante en el Támesis —un improvisado entramado de mástiles, cadenas y cuerdas diseñado por Federico Giambelli para impedir la entrada de barcos enemigos— se rompió a la primera crecida de la marea; y un puente de barcos, cruzado sobre el río con el propósito de conectar las fuerzas de la reina localizadas en Kent y en Essex, seguía estando incompleto.[35]

A primera vista, las defensas de Norfolk representaban una excepción. En mayo de 1588, Edmund Yorke (hermano de Roland) completó un dibujo a vista de pájaro de las fortificaciones situadas en Weybourne Hope, que ofrecía una zona de desembarco ideal, dado que las aguas son profundas hasta muy cerca de la orilla. Aunque Yorke adjuntaba al dibujo la nota: «Debería acompañarse de una escala, pero la falta de tiempo no lo ha permitido», porque fue «hecho a toda prisa», en el esbozo se mostraban bastiones, flancos e incluso una pequeña ciudadela de estilo moderno. Al mismo tiempo, sir Thomas Leighton, un veterano que más adelante prestaría servicio en el campamento de Tilbury junto a Leicester, diseñó un prudente plan de contingencia para la defensa de Norfolk en caso de una invasión. En él, partía de la suposición de que «ante cualquier alarma o encendido de la almenara, la multitud se congregará de forma desordenada», por lo que, «para evitar el caos que podría darse, dada la rudeza de estas gentes», los magistrados locales debían identificar con anterioridad «a algunas personas selectas y prudentes» para conducir al resto de los «hombres aptos» de vuelta a las fortalezas previamente acordadas. Por ejemplo, si «el enemigo hiciera su incursión» en Weybourne Hope, las fuerzas locales deberían entonces replegarse a Norwich, a cuarenta kilómetros de distancia en dirección sur, «manteniéndolos en alerta y despiertos en todo momento». A ser posible, opinaba Leighton, la cosecha debía «quemarse y destruirse» y no había que dejar «carretas ni carros de caballos atrás, para que no pueda aprovecharlos el enemigo». Al llegar a Norwich, los milicianos debían atrincherar «la mayor parte de sus fuerzas en la colina de Mount Surrey […], destinando el resto a fortificar el castillo y la ciudad».[36]

El plan de Leighton presentaba tres fallos. Primero, según un testigo presencial, en lugar de una retirada ordenada, decía: «Yo mismo puedo recordar, cuando se encendieron las almenaras (que daban la señal de alarma), a la gente del campo echando a correr hacia la costa, algunos con palos, otros con bastones en punta y horquetas, todos sin armas, y que los mejor pertrechados no llevaban más que una alabarda, un arco y un haz de flechas, sin ningún capitán ni jefe encargado de dirigirlos, conducirlos o darles órdenes». En Essex, el pastor puritano Richard Rogers registró similares escenas de caos en una entrada de su diario, fechada el 9 de agosto de 1588:

> Cuando nuestros vecinos se habían ido al entrenamiento [de la milicia], a unos cinco kilómetros de aquí, de repente se proclamó […] que todos debían dirigirse a toda velocidad hacia la costa, a más de treinta kilómetros de distancia […], sin ver a sus esposas ni poner orden en sus bienes y negocios,

con una premura que atemorizó a muchos, y todavía no sabemos dónde han acabado.

En segundo lugar, Leighton aparentemente olvidaba que las fortificaciones de Norwich habían mejorado poco desde 1549, cuando un ejército rebelde hizo de Mount Surrey su cuartel general, conquistó la ciudad y la retuvo durante un mes hasta que fue reconquistada por un ejército real comandado por el padre de Leicester y encabezado, irónicamente, por soldados españoles y alemanes. Y, tercero y más importante, la intención de Parma era desembarcar en Kent, no en Norfolk.[37]

Los jefes militares de Isabel en la zona de desembarco propuesta también calcularon mal. El comandante local de Kent, sir Thomas Scott, quería desplegar todas sus tropas a lo largo de la orilla, «bien para impedir desembarcar al enemigo, desbaratando o reduciendo parte de sus fuerzas, o, como mínimo, mantenerlo alejado durante un tiempo». Esto, esperaba, «evitaría el rápido avance del enemigo hacia Londres o el corazón del reino». Scott, al igual que Leighton, no contaba con el pánico causado por la aproximación de la flota española. Ordenó: «Todas nuestras fuerzas permanezcan acampadas a un máximo de dos kilómetros de la orilla para mostrarse ostentosamente desde los Downs ante el enemigo», pero cuando vieron a la Armada anclar junto a Calais al día siguiente, muchos de sus hombres desertaron.[38] Norris, el oficial general al mando del sureste, se opuso al plan de Scott. Él prefería dejar solamente una fuerza de mínimas dimensiones para defender las playas y que el resto se replegara en el interior, preparado para presentar batalla ante los invasores. Por tanto, él «hizo que todas las fuerzas destinadas a la defensa de los Downs» acamparan cerca de Dover, aliviado ante el hecho de que el único lugar carente de las defensas adecuadas fuera la isla de Thanet, precisamente la zona de desembarco elegida por Felipe.[39]

Gran parte de la falta de preparación y la confusión de Inglaterra tenía su origen en la pobreza y el aislamiento. Isabel no podía conseguir préstamos dentro de su país porque las hostilidades con España habían provocado una recesión comercial; tampoco podía obtenerlos fuera, porque la mayoría de los banqueros del continente pensaban que España ganaría. Esto la obligó a retrasar cada fase de sus planes de contrainvasión hasta el último momento, a fin de ahorrar dinero. El 29 de julio, el lord tesorero Burghley se quejó de que las facturas pendientes que tenía sobre su escritorio sumaban un total de 40.000 libras esterlinas, «sin ninguna probabilidad de obtener

dinero» para pagarlas. Concluyó amargamente: «Un hombre desearía, si la paz no se puede alcanzar, que el enemigo no se demore más, sino que pruebe, como confío, su mala fortuna». Aparte de los holandeses, Inglaterra se hallaba enteramente sola.[40]

En cambio, aunque en una ocasión en 1588 tuvo que empeñar las joyas de su difunta esposa para obtener dinero, Felipe II destinó enormes sumas de dinero para la Empresa de Inglaterra. Más adelante afirmaría haber gastado 10 millones de ducados (2.500.000 libras esterlinas) en la propia Armada, incluidos los 250.000 ducados en efectivo transportados a bordo de la flota. Entre 1587 y 1590 también envió 1,5 millones de ducados a la Liga Católica francesa, y 21 millones más al ejército de Flandes. Al mismo tiempo, sus diplomáticos lograron ganarse o bien neutralizar a los demás Estados de Europa. En julio de 1588, justo antes de que la Armada partiera de La Coruña, el embajador Khevenhüller comentó con admiración:

> En este momento, el rey católico [Felipe II] está a salvo: Francia no constituye una amenaza, y los turcos poco pueden hacer; tampoco puede hacer nada el rey de los escoceses, que está ofendido con la reina Isabel a cuenta de la muerte de su madre. El único que podría haber generado problemas habría sido el rey de Dinamarca, que acaba de morir, y su hijo es joven y tiene otras cosas de las que ocuparse. Por otra parte, los príncipes protestantes del Sacro Imperio Romano no harán nada por ayudar a la reina; y el rey puede estar tranquilo de que los cantones suizos no actuarán contra él; ni tampoco permitirán que otros lo hagan, dado que ahora son sus aliados.

En resumen, concluía Khevenhüller, ninguna potencia extranjera podía impedir la ejecución del Gran Designio del rey.[41]

Parece por tanto razonable conjeturar, como Khevenhüller, que si los 27.000 veteranos de Flandes hubieran desembarcado en Margate en agosto de 1588, apoyados por el tren de asedio, las municiones y los refuerzos que iban a bordo de la flota, y hubieran marchado hacia Londres tras un breve periodo de recuperación, se habrían encontrado con un número inferior de soldados, en su mayoría carentes de entrenamiento, sin unas órdenes claras de actuación, y el respaldo de solo unas cuantas ciudades precariamente fortificadas. Por tanto, el éxito de la invasión habría dependido ante todo de la capacidad de resistencia de la gente corriente del sudoeste inglés. ¿Cuán decidida habría resultado la defensa de Londres y de los condados de sus alrededores?

Sin duda, muchos ingleses odiaban a los españoles, especialmente en los acérrimamente protestantes condados del sureste, con un odio jalonado por el recuerdo de los cientos de sus paisanos que habían

sido quemados vivos durante el reinado de Felipe y María, y por la evocadora propaganda sobre la crueldad española, presente en obras como *The Spoyle of Antwerp* [*El saqueo de Amberes*, Londres, 1576], de George Gascoigne, y la versión inglesa de la *Destrucción de las Indias* de Bartolomé de las Casas (publicada en 1583). Pero ¿podía el odio por sí solo haber mantenido a los ingleses luchando en las playas y en las calles por Isabel Tudor, una monarca de edad ya avanzada sin sucesor reconocido, y por el compromiso de esta con una Iglesia que (según un contemporáneo) «la mayoría de la g ente común» todavía denominaba «la nueva religión»?

El 24 de julio, mientras la Armada avanzaba por la bahía de Vizcaya, el Consejo Privado se enteró de que muchos acaudalados ciudadanos de Londres «se niegan a contribuir a la carga general de avituallar» a la Marina; y, dos semanas más tarde, con la Armada junto a la costa de Sussex, supieron que «ciertos habitantes de Lyme House y Ratcliff se han negado a entregar ciertas anclas y otras cosas» solicitadas por los constructores de navío de la reina, porque «dudaban de que se las fueran a pagar».[42]

Al «enterarse de que se había repelido» a la Armada, un ciudadano de Kent «dijo que eran mentiras y que pronto las noticias serían otras, alegrándose cuando las informaciones que llegaban hablaban de sus éxitos y entristeciéndose en caso contrario». Poco después, otro ciudadano declaró que los españoles «eran mejores que la gente de esta tierra, y por tanto él […] hubiera preferido tenerlos a ellos aquí, antes que a los ricos de este país». Desde Portsmouth, otra zona de gran importancia estratégica, un miembro del Consejo Privado informó a sus colegas en diciembre de 1587 la respuesta de los ricos: «Se nos carga de muchas maneras, y cuando llegue el enemigo nos ocuparemos de él, pero aún no va a venir». En Norfolk, un veterano militar avisó al Consejo de que encontraba «a la gente del país en general con tan poca preparación y tanto desorden en las acciones militares, a la vez que tan mal provista y tan incapaz, que creo que nuestra situación no puede ser más desesperada a la hora de responder y enfrentarnos a nuestros poderosos enemigos». En Essex, el pastor Rogers escribió en su diario: «Nuestros bienes, nuestra libertad y nuestra vida peligran ante nuestros enemigos los españoles, y dentro de nuestro país, los papistas, en grandes números, están dispuestos a cogernos desprevenidos».[43]

Rogers escribió esto el 23 de agosto de 1588, casi una semana después de que Isabel pronunciara su impactante discurso en Tilbury. ¿Cómo se habría sentido si la reina hubiera muerto aquel mes, ya fuera por causas naturales o a manos de algún asesino (como tiempo

antes sus primos Darnley y Moray en Escocia, y Guisa y Enrique III en Francia poco después)? Por supuesto, la dinastía Tudor terminaría con ella, dejando un Consejo de Regencia, creado sin autoridad parlamentaria, para dirigir la resistencia de la nación ante los invasores.[44]

Los límites de los contrafácticos

Para ser creíble, la «historia alternativa» —el estudio de lo que muy fácilmente pudo haber pasado, pero no pasó— debe cumplir dos protocolos. El primero es la «regla de la reescritura mínima»: el registro histórico debería ser modificado lo menos posible para conseguir un resultado distinto, pero plausible. No podemos darle a Parma mísiles de crucero, y tal vez incluso postular que pudo tomar Londres, como Guillermo de Orange haría un siglo más tarde, es también un contrafáctico excesivo. Pero ¿y si los invasores hubieran desembarcado en Margate y cruzado el Canal de Wantsum con todos sus equipamientos, pero luego se hubieran encontrado una firme oposición y hubieran acabado estancados en Kent? Incluso entonces, podrían haber conseguido algunos de los objetivos contingentes de Felipe, aprovechando su ocupación de Kent, así como el temor a otro levantamiento católico en el norte o en Irlanda, para obligar al gobierno inglés a pagar una cuantiosa indemnización (como sus sucesores pagarían a los holandeses un siglo más tarde) y a sacar a sus tropas de los Países Bajos. Después de todo, alarmados por los preparativos de España para la invasión, los comisionados ingleses habían llevado a cabo negociaciones con Parma en Bourbourg durante la primavera de 1588 precisamente sobre esta cuestión. Con el duque en suelo inglés, esta concesión clave habría podido resultar inevitable.

Una vez que la fuerza expedicionaria inglesa se retirara, tal vez rindiendo a España las ciudades estratégicas que tuviera en su poder, la República de los Países Bajos podría haber sido incapaz de prolongar su resistencia. Allí ya existía un vehemente partido favorable a la paz: cuando, ante la insistencia de Isabel, los Estados Generales de la República debatieron largo y tendido en diciembre de 1587 sobre si debían enviar una delegación a las conversaciones de paz de Bourbourg, varias voces hicieron un llamamiento a favor de un compromiso. Aunque la mayoría de los diputados de Holanda, Zelanda y Utrecht se opusieron rotundamente a las conversaciones con España, algunas ciudades disintieron, y las provincias del interior, que tenían que cargar con la peor parte de la guerra contra España (Güeldres, Overijssel, las tierras circundantes de Groninga, y la mayor parte de Frisia) se unieron para presionar con fuerza a favor de un acuerdo. Un

mes antes, según uno de los enviados especiales de Isabel a los holandeses, dado que «la mancomunidad de estas provincias se compone de diversas partes y profesiones religiosas, a saber, protestantes, puritanos, anabaptistas y corazones españoles, y estos no en escaso número. Resulta cierto que dividiéndoles en cinco partes, los protestantes y los puritanos apenas representaran ni una quinta parte del total». Es más, continuaba el enviado, solo los «protestantes y puritanos» eran partidarios de continuar la guerra. El Consejo de Estado de la República en La Haya se mostró de acuerdo, e informó de que «la gente —o la mayor parte de ella— está firmemente a favor de la paz». Si la Empresa de Inglaterra hubiera tenido éxito, la presión para que se alcanzara un compromiso probablemente habría resultado irresistible. En el contexto de las guerras de Flandes, Medina Sidonia tampoco habría navegado en vano.[45]

Por último, la supresión de la revuelta holandesa habría transformado el equilibrio de poder en Europa. La pacificación de los Países Bajos habría liberado a Felipe para intervenir de manera decisiva en Francia y Alemania, así como para extender su autoridad por todo el globo. El embajador Khevenhüller no tenía dudas a este respecto:

> Porque si los efectos se hubieran conseguido conforme las prevenciones e intentos, le hubiera hecho señor de toda Europa, y ¿con qué fuerzas podía resistirle aquella parte de Flandes que está rebelde, siendo un rey tan poderoso y que estaba tan armado y pertrechado puesto en sus arrabales? En cuanto a lo demás, ¿quién podía resistirle teniendo tantos y tan extendidos señoríos en África y Asia, y siendo señor de toda la América, si se hubiera hecho señor de Inglaterra? […] Ciertamente, si hubiera salido con su intento este rey, se hubiera hecho señor absoluto de los mares, y por el mismo medio tuviera el absoluto dominio de la tierra.[46]

El escenario de Khevenhüller casi llegó a ocurrir, y los historiadores deberían elogiarle a Felipe la selección de una zona de desembarco idónea, la formidable planificación y los inmensos recursos, la eficiente diplomacia que dejó al Estado Tudor aislado en el extranjero y el hecho de que —contra todo pronóstico— su irresistible flota procedente de España llegara a estar casi a la vista de su invencible ejército en los Países Bajos. A pesar de todos los fallos y deficiencias, si en agosto de 1588 Parma y sus soldados veteranos hubieran desembarcado en Margate con su tren de asedio, y comenzado su marcha sobre Londres, la posteridad hubiera considerado la Empresa de Inglaterra como la obra maestra de Felipe II.

¿Habría sido así? Otro protocolo para las historias alternativas bien fundadas es postular un contrafáctico de «segundo orden» o «reversible». El reloj de la historia no se para si se produce un único cambio hipotético, ni cada vez que se produce: aunque algunas cosas podían haber ocurrido de otra forma a corto plazo, a largo plazo, el resultado podría haber sido el mismo. Dos de las medidas políticas fundamentales de Felipe bien podrían haberle impedido conseguir unos beneficios duraderos aun en el caso de que la Empresa de Inglaterra hubiera triunfado.

El rey se consideraba a sí mismo omnisciente y a la vez inspirado por Dios en lo tocante a los asuntos de Inglaterra, «porque con la noticia que yo tengo de las cosas de ese Reino, creo [que] pudiera dar mejor parecer que otro de lo que en semejante caso pudiera y debiera hacer» allí. Esta seguridad contribuye a explicar su insistencia en microgestionar cada aspecto de la campaña de la Armada, empezando por la creación de una gran estrategia basada en la confluencia de una flota española con un ejército situado en Flandes, separados entre sí por más de 1.000 kilómetros marinos, como paso previo ineludible a la invasión. También ayuda a explicar por qué se negó a permitir que nadie —ni consejeros, ni generales ni almirantes— cuestionara la sabiduría de su Gran Designio, instándolos en su lugar a creerle «como a quien tiene entera noticia del estado en que se hallan al presente las cosas en todas partes». Siempre que un obstáculo amenazó la empresa, Felipe insistió en que Dios obraría un milagro. [47]

De modo que incluso aunque Medina Sidonia hubiera conseguido evitar de algún modo los brulotes y escoltar las barcazas de Parma hasta Margate, es casi seguro que el deseo de inmiscuirse de Felipe no se viera frenado. Si las fuerzas de Parma hubieran quedado atascadas en Kent, el rey, sin duda, habría insistido en que su sobrino rechazara todas las ofertas de alcanzar un compromiso y luchara en cambio por una victoria total. Los resultados de tal inflexibilidad habrían sido desastrosos: con la invasión de Inglaterra empantanada, la resistencia holandesa habría aumentado y la posición de los católicos franceses se habría deteriorado, tensando los recursos de España y abocándola a la bancarrota. Tal como fue, la Hacienda de Felipe II tuvo que suspender todos los pagos en 1596.

Un segundo contrafáctico reversible tiene que ver con la genética. Los soberanos de España llevaban mucho tiempo siguiendo una política de matrimonios endogámicos con la esperanza de unificar toda la península bajo un único cetro. Aunque en 1580 estas uniones incestuosas consiguieron su objetivo cuando Felipe se convirtió en rey de Portugal, redujeron drásticamente la reserva genética de la

dinastía. El hijo de Felipe, don Carlos (muerto en 1568), y su bisnieto Carlos II (fallecido en 1700) tenían solo seis bisabuelos cada uno, en lugar de dieciséis, como sería lo normal, con un «coeficiente endogámico» muy similar al de la descendencia incestuosa de hermanos, o de un padre y un hijo: 0,25. Ambos manifestaron minusvalías físicas y mentales; ambos murieron sin tener hijos. En 1570, Felipe se casó con una de sus sobrinas, y engendraron siete hijos, con un «coeficiente endogámico» de 0,22. Solo uno, Felipe III, sobrevivió a su padre y, durante su reinado (1598-1621), España perdió terreno tanto en Europa (especialmente en Italia) como en ultramar (sobre todo en el Caribe). La quiebra económica y el fracaso militar lo obligaron a hacer las paces con el sucesor de Isabel en 1604, y tres años más tarde finalizaba una tregua con la República de los Países Bajos, que reconocía *de facto* su soberanía. Parece poco probable que Felipe III hubiera tenido más éxito en mantener cualesquiera ganancias conseguidas en Inglaterra en 1588.

Tal vez Edward P. Cheyney tuviera razón, después de todo. Es «dudoso que, incluso si las tropas españolas hubieran desembarcado en las costas de Inglaterra, esto hubiera ejercido una influencia importante en el curso general de la historia de los dos países».

CAPÍTULO 20

La Armada en la historia y la leyenda*

La Armada recordada en Inglaterra

Algunos de los que defendieron Inglaterra en 1588 no disfrutaron de su triunfo por mucho tiempo. Leicester y Seymour murieron aquel mismo año; Winter y Dale les siguieron en 1589; Walsingham y Croft, en 1590. Frobisher resultó herido de muerte mientras trataba de desalojar a las tropas españolas de Bretaña en 1594; Hawkins y Drake murieron durante su fallido viaje al Caribe en 1595 y 1596, respectivamente.

Howard, en cambio, gozó de una larga y exitosa trayectoria. En 1596, mientras por un breve tiempo ocupó Cádiz, dirigió una cortés carta en latín dirigida «al muy ilustre duque de Medina Sidonia» que comenzaba así: «Supongo que no le soy desconocido, dado que en el año 1588 mi señora, su majestad la reina, me confió el mando único contra vos y vuestras tropas». En ella se declaraba dispuesto a negociar e intercambiar prisioneros «conforme a las leyes de la guerra». El duque aceptó y, aunque pocos días después los hombres de Howard saquearon e incendiaron Cádiz, Medina Sidonia cumplió su palabra y entregó «una galera llena de prisioneros ingleses, con una bandera de tregua»: un gesto gentil.[1] Al regreso de Howard, Isabel le nombró conde de Nottingham, y, probablemente, nadie en Inglaterra se benefició más que él de los saqueos y la piratería llevados a cabo a costa de España. Pese a todo esto, en 1605, Jacobo I lo eligió para encabezar la espectacular embajada enviada para ratificar el tratado de paz con Felipe III. Durante su visita, entró en el Colegio de los Ingleses en Valladolid y posteriormente aceptó una pensión española. No obstante, su magnífico retrato de cuerpo entero, pintado en 1620 mostraba las batallas de la Armada de fondo: una prueba de que él seguía considerando aquel servicio como el punto culminante de su carrera. Murió cuatro años después, a la edad de ochenta y ocho años.[2]

Otros ingleses, hombres y mujeres, recordaron el año de la Armada de diferentes maneras. El juez James Whitelocke recordaría tiempo después «el terrible espectáculo de la Armada naval de España» como solo «un pequeño contratiempo dentro del tranquilo discurrir de sus estudios» de primer año en Oxford; mientras que la madre de Thomas Hobbes, el filósofo político más importante de

Inglaterra, «se puso de parto debido al susto que le provocó la invasión de los españoles». Incluso en fecha tan reciente como noviembre de 1588, el pastor Rogers, en Essex, consideró «nuestra salvación final de la furia española como la obra de Dios más memorable que yo guardo en mi recuerdo».[3]

Otros muchos, al igual que Rogers, recordaban el verano de la Armada como el momento más glorioso de Inglaterra. Una descripción de Londres y su periferia llevada a cabo en 1633 transcribió numerosas inscripciones conmemorativas. En la iglesia de St. Margaret, en Westminster, el memorial de Mary Dudley, fallecida en 1600, señalaba que era hermana del lord almirante Howard, «bajo cuya exitosa dirección, y mediante la bondad mostrada por Dios en defensa de su sierva, la reina Isabel, la flota española al completo fue derrotada y desbaratada». En la iglesia de Deptford, la tumba de Edward Fenton, muerto en 1603, hacía constar que este había estado al mando de uno de los barcos de la reina quince años antes. Una espectacular vidriera en la iglesia de St. Mildred, en Bread Street, instalada en la década de 1620, incluía «una muy artística y curiosa representación de la gran Armada de los españoles, y la batalla de 1588», acompañada de un verso en el que se celebraba que «tanto a barcos como a hombres / los vimos huir y hundirse». Un oficial de la milicia de Norfolk que visitó Tilbury en 1635 conoció a un «ancianito» que le obsequió

> con un largo y tedioso relato de aquel gran campamento, de cómo los hombres eran alojados en barracones, entrenados, ordenados y acuartelados. «Allí estaba —citaba—, la tienda de su majestad; allí pasaba revista a sus tropas de caballería, con sus jinetes guerreros; aquí su regimiento de infantería; allí la armada real; en este lugar exhortó a sus valientes comandantes, en este otro a sus soldados rasos.» Y todo [esto] lo contaba tan vívidamente y detalladamente como si hubiera ocurrido ayer.

Para Martin Bond, que de joven había estado al mando de una compañía en «aquel gran campamento», los hechos de 1588 también parecían haber ocurrido «ayer», porque, en 1643, eligió para su lápida una escena en relieve en la que aparecía él sentado con su armadura puesta, flanqueado por dos mosqueteros, con un paje sujetando su caballo, esperando la llamada para defender su país.[4]

Los artistas, así como los «ancianitos» y los veteranos, se afanaron por perpetuar estos recuerdos. George Gower y otros pintores enseguida se pusieron a trabajar en un «retrato de la Armada» especial de Isabel. De ellos han sobrevivido tres copias (en aquel entonces puede que fueran diez), que mostraban a la reina a tamaño natural en

el centro, con ropajes cubiertos de perlas (símbolo de castidad) y su mano derecha sobre un globo terráqueo orientado hacia Norteamérica. Sus dedos descansan sobre Panamá, la arteria principal del Imperio español. Detrás de ella, la «ventana» izquierda muestra dos escenas de acciones navales de 1588 —la flota inglesa persiguiendo a los españoles al fondo y la batalla de Gravelinas en primer plano— y la ventana derecha, a los barcos españoles naufragados por las tormentas (imagen 62).

A esta le siguieron otras representaciones pictóricas poco tiempo después. A principios del siglo XVII, un pintor desconocido (probablemente holandés o de formación holandesa) terminó un enorme lienzo en el que se mostraban dos acontecimientos: abajo, a la izquierda, Isabel pasa revista a sus tropas en Tilbury, portando su corona y el cetro, con unas almenaras brillando tras de sí sobre un exótico paisaje rocoso; en el centro y a la derecha, la Ark Royal de Howard, una galeaza y otros barcos libran la batalla frente a Gravelinas. Otro pintor holandés, Hendrik Cornelisz Vroom de Haarlem, pintó un impresionante lienzo que también representaba dos hechos: el ataque con brulotes y la batalla de Gravelinas.

Vroom ya estaba familiarizado con su tema. No mucho después de volver a puerto, Howard de Effingham encargó al cartógrafo Robert Adams llevar a cabo un compendio de la campaña de la armada en once mapas. Uno mostraba la ruta del regreso de la flota a España, incluidos los supuestos enclaves de los navíos naufragados; el resto mostraba las diferentes «acciones» entre el 31 de julio y el 8 de agosto, dos por mapa, en perspectiva aérea. A continuación, Howard pagó a Augustine Ryther para que grabara cada uno de los mapas en planchas de cobre, que se publicarían en 1590 junto con una narración elaborada (casi con toda seguridad a partir del material proporcionado por el lord almirante) por el humanista italiano exiliado Petruccio Ubaldini con el título *A True Description of the Spanish Descent on England in the Year 1588 [Una descripción veraz de la incursión española en Inglaterra en el año 1588]*. Más ambiciosamente, Howard celebró también sus logros a través del medio más caro de todos: los tapices. Encargó una serie al maestro tejedor François Spierincx de Delft, quien pidió a Vroom que realizara los «cartones» (bocetos) en los que se basarían sus tejedores. Vroom fue a visitar a Howard, quien evidentemente le mostró los mapas de Adams, porque los diez gigantescos tapices —cada uno de aproximadamente 1,30 metros de alto por 2,60 de ancho— combinaban asimismo los episodios representados en los mapas en perspectiva aérea para crear una panorámica de las dos flotas en acción. Cada uno de los tapices incluía

el escudo de armas de Howard y su retrato en el centro del borde derecho, justo encima del escudo real. Al término del encargo, pagó a Spierincx 1.582 libras esterlinas y los tapices estuvieron colgados en las paredes de su casa hasta 1616, fecha en que se los vendió a la Corona.[5]

Otros conmemoraron la derrota de la Armada a una escala más modesta. El registro de la Honorable Compañía de Impresores *[Stationers Company]* de Londres incluía veinticuatro canciones y baladas sobre el tema, cuyas licencias se obtuvieron entre julio y diciembre de 1588. Llegó a haber como mínimo siete pinturas murales conmemorativas: una en una «casa de recreo» perteneciente a sir Francis Carew, que había participado en la campaña, y el resto en iglesias. Una de ellas, situada en Gaywood (Norfolk) muestra a Isabel visitando el campamento de Tilbury, junto con el texto del discurso que allí dio. Otra, a unos 80 kilómetros de distancia, en Bratoft (Lincolnshire), muestra una flota rodeada por un enorme dragón de color rojo, con una inscripción que hace constar la destrucción de los barcos españoles «como las dispersas hordas del faraón» que «llegaron con las fauces abiertas para devorar a Inglaterra».[6]

Sin duda, no por casualidad, ambas pinturas de la Armada aparecieron en parroquias donde el protestantismo había enraizado muy profundamente, porque los hechos de 1588 pronto se convirtieron en parte integrante de la retórica protestante. En 1601, William Leigh, un predicador de Lancashire, pronunció un sermón con motivo del aniversario del acceso al trono de Isabel, en el que proclamaba que el «*mirabilis annus de [15]88* no se olvidaría mientras siguieran existiendo la luna y el sol; cuando las estrellas lucharon por nuestra Débora, como el sol y la luna lo hicieron entonces por Josué». Incluso los «mares, rocas y fondos marinos lucharon por Inglaterra», proseguía Leigh triunfante, y «sus ejércitos fueron abatidos, la Gran Armada dispersa, golpeada y rota».[7]

Los éxitos individuales, comenzando por la captura del Rosario el 31 de julio de 1588, también provocaron regocijo. Los relatos de varios capilleros reflejan pagos a los campaneros el 5 de agosto «por bebida cuando se capturó a don Pedro» de Valdés; y diez días después, Thomas Deloney registró en la Honorable Compañía de Impresores y Periódicos «A joyful new ballad, declaring the happy obtaining of the great galleazzo, wherein Don Pedro de Valdés was the chief» [«Una alegre y nueva balada por la feliz captura de la gran galeaza donde don Pedro de Valdés era el jefe»]. Once banderas y gallardetes del barco fueron llevados a la capital y exhibidos, primero sobre el puente de Londres, y luego en la catedral de San Pablo (donde sucumbirían al

gran incendio de 1666). El propio navío se convirtió en un trofeo, expuesto en Deptford.[8]

El ascenso de Jacobo VI de Escocia al trono de Inglaterra a la muerte de Isabel, en 1603, puso brevemente fin a este triunfalismo, porque él deseaba la paz con España. También acabó con otra política de su predecesora. Apenas una hora después de la muerte de Isabel, el Gran Consejo del Reino proclamó rey a Jacobo porque «descendía, directa y legítimamente, de la persona de Margarita», la hija mayor de Enrique VII, a través de su nieta, María, reina de Escocia. Esto legitimaba la firme reivindicación de María Estuardo a ser la legítima sucesora de Isabel. Por si a alguien le cupiera alguna duda, Jacobo encargó dos nuevas tumbas en la abadía de Westminster: en una de ellas, que costó 2.000 libras esterlinas, dio sepultura a su madre; en la otra, que costó 765 libras esterlinas, enterró a Isabel junto a su hermana María Tudor.[9]

El triunfalismo inglés revivió a raíz de la Conspiración de la Pólvora: el fracasado intento llevado a cabo en noviembre de 1605 por parte de un grupo de católicos ingleses de hacer volar por los aires a la familia real y al Parlamento inglés. La «doble salvación» de Inglaterra ocupó de inmediato un lugar de honor en la retórica protestante: un grabado de gran tamaño diseñado por el predicador Samuel Ward mostraba al diablo presidiendo un encuentro del papa, sus cardenales y el rey de España para conspirar para la destrucción de Inglaterra, flanqueados por sendas representaciones del descubrimiento de la Conspiración de la Pólvora, por un lado, y la derrota de la Armada, por el otro. La imagen iba acompañada de la siguiente rima:

> *En el OCHENTA Y OCHO, España, armada con gran poder,*
> *contra nuestra pacífica tierra vino a luchar,*
> *los vientos, las olas y el fuego conspiraron juntos,*
> *para ayudar a los INGLESES a frustrar el deseo de ESPAÑA.*

A petición del embajador español en Inglaterra, el Consejo Privado arrestó, interrogó y encarceló a Ward; pero era demasiado tarde para silenciarlo. El impresor de otro de los trabajos de Ward recordaba a los lectores que «había publicado recientemente una extraordinaria obra sobre la Armada Invencible de [15]88 y la incomparable traición de la pólvora de 1605, que era necesario tener en la casa de todo buen cristiano para mostrar el amor de Dios y su maravillosa providencia sobre este reino». Colgara o no el grabado «en la casa de todo buen cristiano», lo cierto es que pronto apareció representado en monumentos funerarios, placas de bronce y cojines

bordados por toda Inglaterra.[10]

El viaje del futuro Carlos I a Madrid en 1623, con la esperanza de traerse de vuelta a la nieta de Felipe II como esposa, provocó otra oleada de retórica antiespañola. Leonel Sharpe, el capellán de Leicester en Tilbury, publicó entonces el texto del discurso que Isabel dio allí; y durante la subsiguiente guerra con España (1624-1630) donantes patriotas de muchas partes de Inglaterra costearon sermones anuales de acción de gracias, incluido uno programado para «el último de día de julio, en recuerdo de la salvación obrada por el Señor frente a la Armada española en [15]88» en Alcester (Warwickshire), y otro en 1630, «que se ofrecería en la iglesia de San Pedro de la ciudad de Nottingham el 28 de julio», cada año, «en reconocimiento de la bondad de Dios y agradecimiento a su salvación de esta tierra y su gente». En su *Almanac and Prognostication* anual, Richard Allestree incluyó a la Armada dentro de una «cronología breve» que calculaba el paso de los años bajo múltiples epígrafes: «Desde la creación del mundo»; «Desde la destrucción de Sodoma con fuego y azufre»; «Desde el comienzo del reinado de la bienaventurada reina Isabel», y «Desde el campamento de Tilbury».[11]

Este tipo de retórica reaparecía cada vez que la élite protestante de Inglaterra buscaba ejemplos pasados de cómo la intervención de Dios había acudido en salvación de su causa. En 1644, bajo la presión de la rebelión contra Carlos I, el Parlamento ordenó que «el juego de tapices de la historia del ochenta y ocho» —los tapices de Howard— se expusiera en las Cámara de los Lores. Cinco años más tarde, tras la ejecución del rey, los nuevos gobernantes de Inglaterra decretaron que «los tapices que contaban la historia de [15]88 se reservaran para uso del Estado» y se colgaran en la sala donde «se dieran las audiencias» para que todos los visitantes conocieran el momento más glorioso de Inglaterra.[12]

Leyendas y mitos

La Armada no solo dio lugar a historia y polémica en Inglaterra, sino también a leyendas y mitos. Thomas Deloney destacó en este campo con «Una nueva balada de los extraños y más crueles látigos, que los españoles tenían preparados para azotar y dar tormento a los hombres y mujeres de Inglaterra, los cuales fueron encontrados y tomados tras la derrota de ciertos barcos españoles en julio del pasado 1588». Sus dieciséis versos afirmaban que «uno de los tipos de látigos que tenían para los hombres» podía «sacar los tendones del hueso sangrante endurecido», y otro, para «nuestras tontas mujeres», destinado a usarse después de violarlas:

Aunque sus cuerpos dulces y bellos
pretenden destrozar
saciando primero su sucia lujuria
y placer en ellos.

El autor incluía una imagen de la fusta destinada a cada género, y anotaba la melodía con la que estos terroríficos versos debían cantarse.[13]

El mito de Deloney gozó de larga vida. En el siglo XVIII, por solo doce peniques, el visitante patriota podía entrar en la «Armería Española» de la Torre de Londres y admirar no solo los látigos, sino gran «abundancia» de aplastapulgares «destinados a hacer confesar a los ingleses dónde tenían escondido su dinero», así como algunas «corbatas españolas: aparatos de tortura hechos de hierro, destinados a apresar la cabeza, los brazos y los pies de los herejes ingleses». El autor de este manual esperaba que estos horripilantes artefactos «perpetuaran la memoria de esta insigne victoria de Inglaterra sobre España y que el glorioso nombre de la reina Isabel despertara el afecto de todos los británicos». Un libro sobre la Armada publicado en 1840 decía que los visitantes de la Torre de Londres eran «informados de que algunos de los instrumentos de tortura exhibidos se encontraron a bordo de la flota española»; y, en 1888, algunos de ellos formaron parte de una exposición en celebración del tricentenario de la Armada, entre ellos, grilletes, aplastapulgares y otros instrumentos de tortura —pese a que el propio catálogo especificaba que todos procedían de una celda que la Inquisición mantenía en Cuenca, y databan en 1679, lo que significaba que no tenían nada que ver con la Armada.[14]

Otros mitos y leyendas se derivaron de la violenta reacción antiespañola provocada por el viaje del príncipe Carlos a España en 1623. Uno de ellos también trataba el tema de los látigos. El doctor Leonel Sharpe describía lo que recordaba de 1588, «esperando la llegada del conde Leicester a Tilbury Camp», donde se incluye la transcripción de un interrogatorio a don Pedro de Valdés realizado por el Consejo Privado de Isabel. Sharpe afirmaba que Burghley se la había entregado a él, y que, por orden de Leicester, la leyó en voz alta a los soldados ingleses allí reunidos.

Al preguntarle a don Pedro con qué intención habían llegado, este contestó con rotundidad a los lores: «¿Qué? Pues a someter vuestra nación y acabar con ella».

«Bien —dijeron los lores—, ¿y qué pretendía hacer luego con los católicos?» Y él respondió: «Pretendíamos mandarlos (como hombres buenos) directamente al cielo, y a todos los que sois herejes, al infierno».

«Entendido, pero —dijeron los lores—, ¿qué pretendíais hacer con vuestros látigos de cuerdas y alambre?», de los que llevaban grandes cantidades en sus barcos.

«¿Qué? —dijo él—. Pues azotaros, herejes, hasta la muerte, por haber ayudado a los que se han rebelado contra mi señor y tantas afrentas han hecho a nuestro católico rey [Felipe] y su pueblo.»

«De acuerdo, pero ¿qué habríais hecho —dijeron ellos— con sus hijos pequeños?» «A los mayores de siete años —dijo él— les habríamos hecho lo mismo que a sus padres, y al resto le habríamos dejado vivir, estampando la letra *L*, de *luterano*, en su frente, para servir para siempre como esclavos.»

La transcripción del verdadero interrogatorio al que el Consejo sometió a don Pedro no incluye ni estas preguntas ni estas respuestas: Sharpe es la única fuente de esta historia. Si bien es muy posible que leyera en voz alta este intercambio (o uno similar) en Tilbury, en tal caso (como *La copia de una carta*), esto formó parte de la propaganda antiespañola de Burghley.[15]

En 1624, Thomas Scott, un ministro protestante exiliado en la República de los Países Bajos, publicó un panfleto que contenía la primera versión conocida de otra leyenda que perduró largo tiempo: que los «comandantes y capitanes» de Isabel «estaban jugando a los bolos en Plymouth Hoe» cuando se enteraron de que la Armada estaba cerca. Ciertamente, Scott (al igual que Sharpe) publicó esta anécdota cuando algunos protagonistas de estos hechos todavía vivían, por lo que puede que fuera cierta; pero no puede decirse lo mismo de otros adornos posteriores. Por ejemplo, el relato publicado por primera vez en 1736 donde Drake aparecía pronunciando su célebre (y sin duda, apócrifo) comentario: «Nos da tiempo a acabar la partida y luego ir a vencer a los españoles». Innumerables narraciones posteriores y varios cuadros pictóricos perpetuaron el mito.[16]

La Armada también generó leyendas locales. Algunas eran a todas luces falsas, como la que afirmaba que el barco que se hundió en la bahía de Tobermory, en la isla de Mull, en Escocia, transportaba «30 millones en dinero»; o la de que un hijo ilegítimo del rey de España murió ahogado porque iba en uno de los navíos que se hundieron en Blasket Sound; o que cualquier persona con cabello oscuro que vive al oeste de Escocia o Irlanda desciende de un superviviente de la Armada. Otras leyendas locales tenían cierta base real, en cambio: al menos tres de los enclaves de los naufragios de la Armada fueron localizados gracias a alguna tradición o topónimo local que animó a los arqueólogos submarinos a bucear para encontrarlos (véase el capítulo 21).

La Armada recordada en la península Ibérica

Como es lógico, los recuerdos españoles y portugueses sobre la Armada fueron abrumadoramente negativos. Tal vez los veredictos más devastadores fueran los procedentes de dos supervivientes portugueses que compararon su impacto con la batalla de Alcazarquivir en Marruecos, solo diez años antes, en la que el rey Sebastián murió y la mayoría de los nobles de la nación también fallecieron o cayeron prisioneros (véase el capítulo 4). Ambos autores eran clérigos. «El daño y las pérdidas de la Armada fueron tan grandes que todo el mundo los consideró peores que lo que perdimos en África», escribió uno; «y fue el daño y pérdida de esta armada tan grande que comúnmente se tiene por mayor que lo de África», insistió otro.[17]

Algunos de sus colegas españoles se sintieron igualmente devastados. Según la crónica escrita poco después por fray Jerónimo de Sepúlveda en El Escorial, se trataba de una desgracia «digna de llorar toda la vida […] porque nos han perdido el miedo, y hemos perdido toda la buena reputación de hombres belicosos que solíamos tener. Fue extraño el sentimiento que causó en toda España […]. Casi toda España se cubrió de luto […]. No se oía otra cosa». Fray José de Sigüenza, bibliotecario y reliquiario de El Escorial, que veía a Felipe II con regularidad, se hizo eco de este mismo veredicto en su historia del monasterio, publicada en 1605. Con el fracaso de la Armada, escribió:

> Perdióse mucha y muy lucida gente, marineros, soldados, capitanes, muertos de sed en el agua, comidos de peces, y sorbidos de las ondas; y perdióse la reputación de España porque quedamos hechos risa de nuestros enemigos, viéndonos huir casi sin que nadie fuese tras nosotros; y lo peor y que más lástima duele, que perdió la verdadera religión nuestra con el pérfido enemigo mucho crédito, pareciéndole y publicándolo así, que Dios estaba de su parte. Y al fin fue la mayor pérdida que ha padecido España de más de seiscientos años a esta parte.[18]

Algunos españoles buscaron chivos expiatorios. En su tratado *Consolatio ad hispanos propter classem in Angliam profectam subita tempestate submersam [Consuelo a los españoles por la repentina tempestad que hundió la flota enviada contra Inglaterra]*, el jesuita Melchor de la Cerda culpó a la meteorología del desastre; y en una de sus obras de teatro, Juan Pérez de Montalbán resaltaba la estoica indiferencia de Felipe II al enterarse de la noticia del fracaso de la Armada. «Contra los hombres la envié —ponía Montalbán en boca del rey—, no contra el viento y la mar.»[19] Fray Juan de Vitoria, un dominico que tomó nota de lo que oyó y leyó para utilizarlo luego en su *Historia de los reyes de España,* dijo de Medina Sidonia que «no ha

habido capitán más cobarde en el mundo». Vitoria es nuestra única fuente a la hora de atestiguar que hubo jóvenes en Valladolid que llenaron la calle en la que el duque se alojaba, y «le dieron la baya diciendo “Drac, Drac, que viene Drac”, sin cesar» (véase el capítulo 17). También es la única fuente que avala que cuando don Francisco de Bobadilla llegó a la corte para ser recibido en audiencia por Felipe, entró «loando al duque en que se había portado muy bien, y en todo guardado en orden que le había dado, y lo mismo su Consejo de Guerra, [pero] dijo Su Majestad: “Yo no di orden al Duque ni a su Consejo para que huyese y tornara huyendo”».[20]

Otro jesuita, Juan de Mariana, llegó aún más lejos. Sus notas para una *Historia general de España* atribuían el fracaso de la Armada a una combinación de factores humanos y sobrenaturales. Entre los primeros, citaba el superior rendimiento de la artillería inglesa:

> Algunas naves fueron presas por los enemigos, la mayor parte maltratada con las balas que sobre ellas llovían; por lo cual y porque para dar la vuelta a España rodearon toda aquella isla por la parte de septentrión, fue la navegación tan larga, que gran número de naves se anegaron y fueron a fondo, y con la fuerza del frío y falta de bastimentos perecieron muchos soldados, tanto, que muy pocas naves y pequeño número de soldados al principio del Invierno llegaron y surgieron en diversos puertos de España.

Mariana también presentaba el resultado como un ejemplo de cómo «los intentos de los hombres se desbaratan por fuerza más alta. Sin duda la flor de la milicia de España pereció en esta empresa, y con este desastre castigó Dios muchos y muy graves pecados de nuestra gente». En 1599 Mariana desarrolló más ampliamente esta audaz afirmación en su tratado en latín *De rege et regis institutione [Sobre el rey y la institución real]*: el desastre había ocurrido como consecuencia del estilo de vida de Felipe.

> Perdimos pocos años después una armada numerosa sobre las playas de Inglaterra, derrota y afrenta que no podemos subsanar en muchos años, pero que no es más que la venganza de los graves crímenes que en nuestra nación se cometen, y si no me engaña el corazón, la de las mal encubiertas liviandades de cierto príncipe, que olvidándose de su dignidad y de su edad ya avanzada, era fama que por aquel mismo tiempo se entregaba desenfrenadamente a la lujuria.[21]

Otros escritores españoles continuaban culpando a Parma. Cuando Antonio de Herrera y Tordesillas preparaba el tercer y último volum en de su semioficial *Historia general del mundo del tiempo del rey*

Felipe II, el Prudente, en la que cubría los años comprendidos entre 1585 y 1598, elaboró una lista de «puntos» claves de las acciones de Parma (los cinco primeros trataban sobre el hecho de que el «Duque de Parma procura la empresa de Inglaterra y después la desvía»). Cuando presentó su lista al representante del hijo y heredero de Alejandro Farnesio, Ranuccio, en Madrid, el agente sugirió a su señor que un pago de 150 ducados podía traducirse en una evaluación positiva. Ranuccio estuvo de acuerdo en pagarlos, pero luego Herrera indicó que sanear su cuenta costaría 1.000 ducados. Es posible que Ranuccio pagara al completo el soborno, porque en el volumen III de la historia de Herrera se hace un elogio a Alejandro y se afirma que su carrera «fuera muy glorioso si los fines de sus hechos fueran como los principios y medios, de lo cual fueron causa sus confidentes, que le engañaron, como poco aficionados al bien de la religión y a la grandeza de la Corona de España y a la suya».[22]

Ocho años más tarde, otro historiador, Luis Cabrera de Córdoba, pidió al representante de Ranuccio en Madrid que le proporcionara material sobre el comportamiento de Alejandro para su proyectada *Historia de Felipe II, rey de España*. Esta vez, el agente pasó la petición a su señor en una carta cifrada, y le advirtió de que Cabrera había servido en el ejército de Flandes entre 1586 y 1588, y que por tanto conocía personalmente lo que había ocurrido; pero al final Cabrera también exoneró al duque. Llegó incluso a afirmar que Parma lo había elegido como mensajero para explicarle a Felipe en persona que «juntarse la armada de Flandes con la de España no era posible». Cabrera también criticaba vehementemente el argumento de Sigüenza, Mariana y otros, de que el fracaso de la Armada era la forma en que Dios había castigado a España por sus pecados. En cambio, opinaba Cabrera, por su propia naturaleza, que «el no corresponder los efectos a los consejos, sucedió en las empresas mayores sujetas a grandes accidentes, y más en las que igualmente pueden prudencia y fortuna. Por esto, frailes no son buenos para historiadores sino de sus religiones, que conocen y comprenden».[23]

La llegada en 1623 del futuro Carlos I reavivó los recuerdos en España así como en Inglaterra. Un equipo de jesuitas de Santander se puso a dar sermones al pie de las ventanas de los miembros de su séquito, en los que condenaban la maldad de Isabel y de sus dos progenitores (declamando la diatriba en latín, para que se les entendiera mejor); pero esta hostilidad fue un hecho puntual. Yendo de camino a Madrid, al pasar los ingleses por una aldea «perteneciente al gran don Pedro [de Valdés], hijo del que fuera comandante en jefe en 1588, él nos envió un excelente vino».[24]

Lecciones no aprendidas

Tras estallar de nuevo la guerra contra Inglaterra en 1624, el comandante naval más experimentado de España, don Diego Brochero, instó al rey a «imitar a nuestros enemigos en su modo de gobierno en las armadas se debe hacer, viendo los buenos sucesos que tienen y tan poca perdida de navíos, como se ha visto». Brochero continuaba: «Es recio caso que habiendo experimentado tantas perdidas de armadas y navíos tan de ordinario no se mude de estilo», y ponía el foco en «llevar dos cabezas en un navío, y solo se usa en la armada del mar océano porque en las flotas y galeones de la plata, en la corona de Portugal, y en la Armada de Flandes, no tienen más que una cabeza que gobierna toda la gente del navío, y es lo que usan ingleses, holandeses, turcos, venecianos y las demás naciones». El Consejo de Estado español desechó categóricamente esta lógica. El conde duque de Olivares, hijo del que fuera embajador español en Roma en la década de 1580 y en el aquel momento principal ministro del rey, admitía: «Nuestros enemigos —específicamente los daneses, los holandeses y los ingleses— son los que mejor entienden estas materias de la mar», pero seguía argumentando que hacer que los soldados obedecieran órdenes dadas por marineros socavaría todo el tejido social de España, lo que exaltaría al ejército.[25]

Quizá la rotunda derrota de la incursión angloholandesa en Cádiz reafirmó a Olivares en que España, después de todo, no tenía nada que aprender de sus enemigos, pero, tres años más tarde, el tema resurgió en relación con 13 barcos de guerra reales que se estaban construyendo en astilleros españoles. El Consejo de Guerra se planteó si nombrar dos capitanes —uno para cuestiones navales y otro para las militares— o solamente un capitán para cada barco. Esta vez, el rey buscó la opinión de un inusualmente amplio abanico de asesores, incluida la de dos veteranos comandantes de la Armada, Pimentel y Mexía. Ordenó que cada asesor diera sus razones individualmente y en secreto. Sus argumentos ocuparon casi 80 páginas manuscritas.

Casi todos reconocían que los barcos de guerra ingleses funcionaban magníficamente con un oficial naval al mando, pero (al igual que Olivares) temían que hacer que la infantería (donde sirven «hijos primogénitos de grandes y otras personas tales») recibiera órdenes de marineros de humilde cuna podría debilitar la característica cultura militar de España. Dos consejeros opinaron que cada barco de guerra podía confiarse a un oficial naval si se puede encontrar hoy en día «aquellos Menéndez, Valdeses, Recaldes, Oquendos, Villaviciosas y otros que fueron de tanto nombre» o «como Bertendona y Aramburu»; pero, en ausencia de estos héroes, sostenían

que el oficial de infantería de más rango a bordo debía ser el que continuara comandando los buques de guerra atlánticos de España. Un consejero fue más lejos: «Es fuerza confesar que en la navegación y aparejo de los navíos, las faenas de ellos, y en el manejo de la artillería nos hacen ventajas conocidas» los enemigos de España, «que será la causa que siempre o las más veces llegando a las manos llevan lo peor». Pero, continuaba diciendo, esto no importaba, porque las operaciones navales de España siempre iban dirigidas a poner un ejército en tierra, no a imponerse en el combate marítimo. Por tanto, un barco de guerra necesitaba o bien dos capitanes, o que el capitán de infantería más veterano fuera el que mandara. Enfrentado a consejos tan opuestos, el rey no sabía por cuál optar. «Váyase probando en algunos navíos que uno mismo sea capitán de mar y guerra, y no en todos, porque el ejemplo de los enemigos en este gobierno es grande, y así será bien que se pruebe acá por ver como sale.»[26] No salió bien. En el verano de 1639, Olivares reunió una gran flota de barcos de guerra, que confió a don Antonio de Oquendo (hijo de Miguel), y los llenó de compañías de infantería, pero la Marina holandesa destruyó o capturó unos 40 de esos navíos, y mató o hizo prisioneros a alrededor de 7.000 de sus soldados y marineros (véase el «Epílogo»).

Las evaluaciones más equilibradas de la Empresa de Inglaterra por parte de participantes españoles procedieron de dos oficiales que habían servido a las órdenes de Parma. *Las guerras de los Estados Baxos* (Amberes, 1624), de don Carlos Coloma, comenzaban en 1588, cuando este ingresó en el ejército de Flandes, y terminaban en 1599, cuando lo dejó. Para cuando las publicó, Coloma había servido como virrey, general y embajador, por lo que su relato alternaba las perspectivas de un subalterno y de un comandante. Coloma escribía como subalterno cuando describía las frenéticas medidas tomadas por Parma para embarcar a su ejército al saber que la Armada había llegado a Calais, provocando «harta risa de los soldados», porque sus barcos no parecían en condiciones de navegar (imagen 13); pero insistía en que aun así habrían podido hacerse al mar «si el Duque de Medina pudiera poner su armada entre la inglesa y la costa de Flandes». En ese momento, Coloma pasó a asumir el punto de vista de un comandante. Insistía en que Parma había estado en lo correcto al empeñarse en capturar Vlissingen u otro puerto de gran calado de Flandes, antes de intentar la invasión; y criticó el gran plan de Felipe, porque para que triunfara «eran necesarias tantas concurrencias del tiempo, de las marcas, de las corrientes y de los bancos, que casi no se hacía caso de la más urgente, que era el poder de Inglaterra y

Holanda, que con fuerzas bien grandes, con navíos frescos y propios para aquellos mares, estaban resueltos en no dejar perder ocasión alguna». Esto, proseguía diciendo Coloma, no era razonable.

> En las cosas trazadas tan de lejos, por más que la diligencia y el cuidado hayan prevenido los inconvenientes, raras veces en la ejecución dejan de cubrirse algunos, que muestran la dificultad con que se decreta en lo porvenir: de que se sigue cuan forzoso sea, permitir a la prudencia y autoridad de los ejecutores, alterar como lo pidieron los accidentes, en las órdenes que reciben del Príncipe, a quien es imposible consultar a tiempo.[27]

Antonio Carnero, que había servido como jef e de contabilidad del ejército de Flandes, ofreció una evaluación notablemente similar (y razonable) en su *Historia de las guerras civiles que ha habido en los estados de Flandes* (Bruselas, 1625). En ella informaba a sus lectores: «Me he hallado yo presente a las más de las acciones» descritas, «y soy testigo de vista de las más de ellas, y por ventura con más atención que los que las ejecutaban, como persona que estaba fuera del peligro en que ellos se hallaban». Citaba también un testimonio proporcionado por otros testigos presenciales, entre ellos, Baltasar López del Árbol, que había navegado a bordo del Trinidad Valencera y sobrevivido al naufragio en Irlanda antes de prestar servicio en Flandes. Al igual que Coloma, Carnero insistía en que las tropas de Parma estaban perfectamente preparadas para la Empresa en el momento en que llegó la Armada. También condenó el fallo de no hacerse con Vlissingen, y argumentó que el defecto decisivo radicaba en el propio gran plan en sí: «Este fue el fin de la empresa que se pensó hiciera la Armada de España, a cuya potencia se juzgaba no había de haber quien la hiciera resistencia. Pero no hay cosa en el mundo en que menos podamos fiar ni asegurarnos que en los sucesos de la guerra, que por un no pensado accidente da o quita la victoria». En todo caso, continuaba Carnero:

> Así no se debe juzgar en tales casos por los sucesos, pues ordenándose las cosas con la prudencia que conviene se puede esperar el efecto conforme al estilo ordinario que suelen y deben tener. Y si después falta no lo es de consejo y prudencia sino providencia particular del cielo, que no la puede alcanzar a entender el ingenio humano. Y así lo remitiremos a Dios porque por sus secretos juicios no fue servido que aquella Reina y reino fuesen castigados de esta vez de las tiranías y maldades cometidas contra la Iglesia y Fe Católica Apostólica Romana.[28]

«Rule Britannia, Britannia rule the waves»[*]

En la Europa del norte, la Armada atrajo un amplio interés un siglo después, cuando se fueron acumulando las evidencias de que Guillermo de Orange planeaba invadir Inglaterra y deponer a su tío Jacobo II. En octubre de 1688, según el embajador francés en La Haya: «Con las impresionantes fuerzas que ha movilizado, y el apoyo del que goza en Inglaterra, el príncipe de Orange puede triunfar en su empresa, a menos que Dios intervenga, como hizo con la Armada Invencible que Felipe II lanzó contra Inglaterra hace exactamente un siglo». Su colega polaco informaba a su amo:

> Los holandeses están convencidos de que serán tan afortunados en su plan de atacar Inglaterra como desafortunado fue Felipe II cuando envió su temible flota contra Isabel el mes de agosto del año 1588. Entre ellos son pocos los que desconocen este periodo de la historia y los que no se saben de memoria las inscripciones grabadas en las medallas acuñadas en aquella época.[29]

Finalmente, el príncipe de Orange llevó su armada al Canal a mediados de noviembre (mucho más avanzado el año que en 1588), dejó a salvo en tierra a todos sus hombres y municiones, tomó Londres y llevó a cabo una «Revolución Gloriosa» que garantizaba la influencia protestante en Inglaterra, Escocia, Irlanda y las colonias de América (véase el capítulo 19).

Cuatro años después, los predicadores protestantes celebraron la derrota de los franceses en la batalla de Barfleur como «una victoria sobre nuestros enemigos en el mar como no se ha conocido desde la derrota de la Armada española». Luego, en 1719, durante otra guerra con España, el obispo White Kennett pronunció un sermón a los magistrados de la ciudad de Londres en el que encomiaba su caritativa obra señalando las numerosas fundaciones benéficas creadas «hace ciento treinta años» cuando «nuestros antepasados se llevaron una enorme sorpresa con la pretendida invasión española con una Armada que llamaban Invencible». Kennett destacó también el papel de la planificación práctica a la hora de conseguir una «victoria tan grande que consta en nuestros anales como un año maravilloso» y continuaba retóricamente: «En medio de los rumores de la invasión, ¿qué preparativos se hicieron frente a ella? La sabiduría de la reina y del ministerio fue tomar todas las medidas adecuadas para la defensa de la mancomunidad».[30]

Veinte años más tarde, en medio de la agitación despertada por otra guerra más con España, algunos volvieron de nuevo la vista a la Armada en busca de inspiración. Fue «la victoria más gloriosa que se haya alcanzado nunca en el mar, y la más importante para la nación

británica», afirmaba John Pine en su prefacio a *Engagements between the English and Spanish Fleets in the Ever Memorable Year MDLXXXVIII [Los tapices de la Cámara de los Lores que representan los varios enfrentamientos entre las flotas inglesa y española, en el memorable año de MDLXXXVIII]*. El libro incluía grabados de los tapices de Howard realizados por Pine, a una escala de 2,54 por 30,5 centímetros, acompañados de los mapas de Adams y un comentario. En 1759, cuando Francia planeaba una masiva invasión por sorpresa de Inglaterra desde Bretaña, el gobierno de William Pitt publicó un breve panfleto con un título muy largo: *The History of the Spanish Armada, which Had Been Preparing Three Years for the Invasion and Conquest of England, and Which in the Year 1588 came upon the English Coast to Effect i t [Historia de la Armada española, que había estado preparándose durante tres años para la invasión y conquista de Inglaterra, y que en el año 1588 llegó a la costa inglesa a efectuarla]*. Sus sesenta páginas incluían listas de los preparativos de Inglaterra por tierra y mar, copiadas de los manuscritos de la Colección Harley adquiridos poco antes por el Museo Británico (la primera publicación de documentos originales de la Armada). También incluía un mapa de las almenaras y concluía con «un resumen de la derrota y aflicción de este poderoso armamento, del que los españoles se vanagloriaban como invencible».

Una generación después, un enconado debate sobre una nueva guerra con España hizo que Pitt, entonces conde de Chatham, utilizara los tapices de la Armada que colgaban de la Cámara de los Lores como un recurso retórico para criticar la política de apaciguamiento propuesta por el conde de Suffolk, secretario de Estado y descendiente de Howard de Effingham:

> Desde los tapices que adornan estas paredes, el inmortal antepasado de este noble lord [Suffolk] mira con enojo la desgracia de su país. En vano condujo vuestras victoriosas flotas contra la cacareada Armada de España; en vano defendió y estableció el honor, las libertades, la religión protestante de este país contra las arbitrarias crueldades del papado y de la Inquisición.[31]

Cabría haber esperado que el bicentenario de la Armada, en 1788, provocara celebraciones, pero estas fueron eclipsadas por la conmemoración del desembarco de Guillermo de Orange en Inglaterra. Según el periódico *The Times* de Londres, «el bicentenario de la derrota de la Armada española aporta un motivo adicional de regocijo» a la celebración de la Revolución Gloriosa, y publicaba las «patrióticas estrofas» que se cantaban en una taberna de Westminster y en las que se dejaba clara la jerarquía de los acontecimientos:

En mil quinientos ochenta y ocho,
la Armada fue derrotada;
en mil seiscientos ochenta y ocho
nuestra libertad fue completada.[32]

Diez años después, la amenaza de una invasión francesa cambió la atención de lugar. El gobierno británico le pidió a John Bruce, encargado de los Documentos de Estado, que preparara el *Informe de las disposiciones tomadas para la defensa interna de estos reinos cuando España, mediante su Armada, proyectó la invasión y conquista de Inglaterra*. Bruce se aplicó a la tarea porque, aunque «el mal que amenazaba» en 1588 podía parecer algo «menor en grado» que, en su día, «es exactamente igual en su esencia; de ahí que las medidas adoptadas en la primera ocasión, avaladas por la experiencia y el éxito, puedan servirnos de útiles lecciones para esta segunda ocasión». Su *Informe,* publicado en una edición limitada, incluía un apéndice de más de 300 páginas de documentos transcritos por primera vez desde la State Paper Office [Oficina de Papeles de Estado].[33]

La amenaza también inspiró una serie de grabados satíricos diseñados por James Gillray y titulados *Consecuencias de una exitosa invasión francesa*. Uno de ellos mostraba a revolucionarios franceses destruyendo los tapices de la Armada en la Cámara de los Lores; pero, en 1834, un incendio en el palacio de Westminster consiguió lo que los revolucionarios franceses no habían logrado, quemar todos los tapices allí expuestos. Aunque su sustitución formaba parte de los planes para redecorar el nuevo edificio, solo una pintura (basada en el tapiz 2) llegó a completarse. En cambio, la Armada fue diana de ultranacionalistas como Charles Kingsley, catedrático por nombramiento real *(Regius Professor)* de Historia Moderna en Cambridge, que comenzaba su anticatólica novela histórica sobre los corsarios de Isabel, *¡Rumbo a Poniente!* (1855), rindiendo «homenaje a la Salamina de Gran Bretaña, la gloriosa lucha de 1588». Resultó un éxito de ventas y, en 1925, sería la primera novela en ser adaptada a un programa de radio.[34]

El tricentenario en Inglaterra

Algunos victorianos continuaron avanzando por la senda del patrioterismo. Aunque un llamamiento realizado en 1881 pidiendo fondos para levantar un monumento nacional en conmemoración de tricentenario de la circunnavegación de Drake apenas recaudó 500 libras esterlinas, el duque de Bedford aceptó pagar una estatua en

Tavistock (lugar de nacimiento de Drake), así como una réplica de esta en Plymouth. Tres años después, ante una enorme multitud, un miembro de la familia Drake inauguró una estatua de bronce de tres metros de alto de sir Francis en Plymouth Hoe. En 1888, William Wright, secretario honorario del Comité para la Conmemoración del Tricentenario Nacional de la Armada, se basó en la idea de Charles Kingsley, y pronunció «en varios lugares del oeste de Inglaterra» una «conferencia histórica» titulada «La Salamina de Gran Bretaña, o la gloriosa lucha de 1588». Wright también organizó una exposición en Plymouth que incluía muchos objetos procedentes de colecciones particulares, «así como algunos restos de la propia Armada». Publicó un llamamiento en *The Times* de Londres para que los lectores que supieran de la existencia de otros objetos de recuerdo se lo comunicaran, afirmando: «La experiencia adquirida en la pasada exposición de Peterborough en memoria de María Estuardo, reina de Escocia, servirá de guía a los que están organizando esta de ahora» (una admisión que sin duda hizo que Isabel y sus principales ministros se revolvieran en sus tumbas). Al mes siguiente, durante una reunión del Comité de Conmemoración del Tricentenario, el duque de Norfolk —descendiente del almirante Howard y destacado miembro católico de la nobleza de Inglaterra— hizo dos propuestas: que se erigiera «un monumento nacional digno» en Plymouth Hoe, y que «la política y la religión fueran ignoradas» en la conmemoración. La segunda sugerencia provocó una reacción furibunda. La Alianza Protestante de Inglaterra anunció el establecimiento de un Consejo de Conmemoración rival, «completamente independiente del comité de Plymouth», el cual organizaba una celebración de tres días de duración de «la providencial salvación de este país del gobierno déspota y la superstición papal mediante la derrota de la Armada española y el ascenso al trono de una dinastía protestante».[35]

También en Escocia e Irlanda prevalecieron sentimientos sectarios de carácter similar. En abril de 1888, el presbiterio protestante de Dunoon señaló: «El año de 1888 evoca la gran e histórica salvación que Dios obró en nombre de nuestra nación frente a las amenazas y miserias de la tiranía papal», y aprobó unánimemente una moción por la que solicitaba a la Asamblea General de la Iglesia de Escocia que «designara un día para la apropiada conmemoración en nuestra Iglesia de la providencial intervención de 1588 y 1688». Dos meses más tarde, la Convención Escocesa para la Conmemoración de 1588-1688 celebró un evento de tres días en Edimburgo, dentro del cual se pronunciaron discursos que reprobaban la celebración organizada en Plymouth porque omitía los aspectos religiosos tanto de los orígenes

de la Armada («el papado fue el principal instigador de la expedición») como su resultado (la intervención de Dios para impedir un triunfo católico). Al mes siguiente, en Irlanda, la Leal Orden de Orange incorporó el bicentenario a sus desfiles anuales del 12 de julio, en agradecimiento a Dios «por haber destruido la Armada española en 1588, salvando así a Inglaterra y a este país del error eterno». Más avanzado aquel mismo año, un orador de Belfast mencionó, a modo de ejemplo, «uno de los grandes barcos» naufragados por las tormentas en Portnaspagna, cerca del castillo de Dunluce —aparentemente, la primera tentativa de ligar la arqueología con la historia a la hora de contar el relato de la Armada.[36]

Estos eventos rivales no impidieron que continuaran los preparativos en Plymouth. Los trenes especiales habilitados para esta excursión transportaron a más de 20.000 personas hasta el Hoe el 19 de julio de 1888 para presenciar la colocación de una enorme primera piedra de granito de Dartmouth para un «monumento nacional», en presencia de varios «descendientes de héroes de la Armada», entre ellos un Howard, un Raleigh, un Hawkins, un Frobisher y tres hombres apellidados Drake. Los distinguidos invitados asistieron a continuación a un partido de bolos, «jugado en el césped de la ciudadela por los miembros» de dos clubes de bolos «vestidos al estilo isabelino». También visitaron la exposición del tricentenario en el Ayuntamiento de Plymouth, repleta de «reliquias de la Armada» aportadas por ciudadanos patriotas. Según el corresponsal de *The Times*: «La exposición no es grande en extensión o en el número de artículos que muestra; pero es sin duda única, y solo cabe compararla con la exposición por el tricentenario de María Estuardo celebrada en Peterborough en julio de 1887» (otro reconocimiento que, sin duda, volvió a hacer que Isabel y sus ministros se revolvieran en sus tumbas).[37]

En octubre de 1888, abrió otra exposición del tricentenario en el Gran Salón del Drury Lane Theatre. El corresponsal de *The Times* hacía referencia a unos setecientos artículos expuestos, incluidos retratos diversos; objetos de la armería española de la Torre de Londres, reliquias aportadas por la familia Drake y una bandera capturada de un barco de la Armada aportada por un descendiente del capellán de Howard.[38] El impulsor de la exposición de Londres fue Augustus Harris, propietario del teatro y coautor de «una gran y espectacular obra dramática» titulada *La Armada,* descrita por el propio Harris como «un relato épico de 1588». Su recorrido fue limitado. La «selección musical» que sonó en la inauguración de la exposición, compuesta por Walter Slaughter, director musical del Drury Lane

Theatre, tampoco gozó de larga vida —probablemente porque, como comentó George Bernard Shaw sobre otra de las obras de Slaughter, «no presentaba nada novedoso, ni siquiera mínimamente fresco, ni en cuanto a melodía, ni en armonía u orquestación»—.[39] Una pieza de latón acuñada especialmente como entrada para la «espectacular obra dramática» tuvo algo más de éxito: en 2021, se vendió un ejemplar en eBay por once libras esterlinas, la mitad de lo que se pagó por una medalla del tricentenario de la Armada realizada en peltre con acabado en bronce.

Algunos dominios de Gran Bretaña en ultramar también lo celebraron. En Canadá, el reverendo James Little de Toronto publicó *The Tercentenary of England's Great Victory over Spain and the Armada [El tricentenario de la gran victoria de Inglaterra sobre España y la Armada],* que concluía con «Una lección de los padres de 1588 a sus hijos canadienses»: una diatriba de doce páginas contra el auge del poder católico en los dominios, especialmente en Quebec. En Australia, Douglas Sladen, profesor de Historia Moderna en la Universidad de Sídney, compuso «The Spanish Armada: A ballad of 1588» [«La Armada española: una balada de 1588»], de diecisiete estrofas y una tornada o dedicatoria final, para leerse en voz alta en Plymouth y celebrar que la derrota de la Armada «diera a Inglaterra libertad religiosa, de una vez por todas, permitiendo que nuestras colonias, pasadas y presentes, sean hoy como son, en lugar de ser como Cuba y México».[40]

El tricentenario en España

Cuando llegó la noticia a España de que Inglaterra pretendía organizar una importante celebración de los trescientos años de la Armada Invencible (término entonces de uso común entre los escritores españoles, así como entre los ingleses), las reacciones fueron desde la incredulidad hasta la indignación, pasando por el deseo de competir. Algunos ridiculizaron la idea de que el destino de la Armada se hubiera debido ni siquiera en parte «a la pericia ni a la superioridad marítima de nuestros enemigos», cuando fue el mal tiempo el que determinó el resultado. Otros prefirieron exaltar la figura del marqués de Santa Cruz. El periódico madrileño *El Liberal* sugirió bautizar un crucero con el nombre del marqués y enviarlo para que representara a España en el cuarto centenario del descubrimiento de Colón en 1892. También hacía un llamamiento para constituir una «comisión iniciadora del centenario» de la muerte del marqués, que ofreciera premios a la mejor biografía y el mejor poema épico en homenaje al héroe. Entonces, el ministro de Guerra, en representación del Ejército

español, expresó vehementemente su oposición a ninguna conmemoración pública de Santa Cruz, y el Gobierno retiró su patrocinio. No obstante, mediante un concierto público en presencia de la familia real y una suscripción también pública, se recaudó dinero suficiente para encargar una estatua heroica del marqués al destacado escultor Mariano Benlliure. Esta fue inaugurada tres años más tarde, de nuevo con la asistencia de la familia real, y aún hoy sigue instalada frente al Ayuntamiento de Madrid.[41]

Algunos españoles patriotas promovieron eventos alternativos para contrarrestar las festividades del tricentenario por parte de Gran Bretaña. En julio de 1888, Santa Cruz de Tenerife celebró «con gran pompa en aquella isla la fiesta del aniversario de la derrota de Nelson y de la brillante defensa hecha por los naturales». Al mes siguiente, un popular periódico dominical afirmó que a nadie fuera de Gran Bretaña le importaba en ningún caso la Armada. «Semejante espectáculo, lo que produce en España es un efecto semejante al de ver hacer piruetas en un circo a un hombre canoso que se ha tenido por grave y sensato. Cierto que si de Inglaterra nos viene el admirable sistema parlamentario, también nos vienen los *clowns*.»[42]

De vuelta a los archivos

Algunos de los «payasos» llevaban a cabo sus piruetas sobre la Armada en un circo distinto. En 1823 John Lingard, un sacerdote católico, publicó el quinto volumen de su *History of England from the Invasion by the Romans to the Accession of James I [Historia de Inglaterra desde la invasión de los romanos hasta el ascenso al trono de Jacobo I]* con un capítulo sobre la Armada basado por primera vez en documentos de los Archivos de Simancas, que combinó con fuentes impresas inglesas para presentar un panorama más equilibrado de los principales protagonistas, arguyendo (por ejemplo) que el objetivo del gran asalto de Drake en 1585 «fue equivalente a una declaración de guerra, que Felipe no podía dejar pasar sin que lo acusaran de cobardía». En una conferencia pública pronunciada en 1845, sir Henry Ellis, bibliotecario jefe del Museo Británico, recordó al público asistente: «En nuestros depósitos de manuscritos se preservan muchos documentos de alto interés histórico que aún no han visto la luz y que explican todas las circunstancias en relación con la formación y la derrota de la Armada española».[43]

Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío de la Armada española y autor de numerosas publicaciones de historia, llegó a la misma conclusión. En 1884-1885 publicó dos volúmenes titulados *La Armada Invencible,* que contenían doscientos documentos procedentes de varios

archivos y bibliotecas españolas. En su prefacio, anunciaba:

> A mi entender, algo más que la satisfacción de la curiosidad histórica se obtiene con la lectura de estos documentos. Las armas varían y suelen cambiar también las condiciones de los hombres que las manejan; pero los principios fundamentales del arte de la guerra son invariables en la tierra como en la mar, y el conocimiento de las causas que han producido descalabro será siempre una de las más provechosas lecciones del militar.[44]

El trabajo de Duro inspiró a John Knox Laughton, capitán de navío jubilado de la Armada Británica que ocupó la cátedra de Historia Moderna en el King's College de Londres. En mayo de 1888, Laughton dio una conferencia titulada «The Invincible Armada: A Tercentenary Retrospective» [«La Armada Invencible: una retrospectiva en el tricentenario»], que combinaba los documentos de Duro con su propia investigación en la Oficina de Documentos del Estado, comparando el potencial de combate de ambos bandos. Y concluyó que estaban más igualados de lo que anteriormente se había creído. Laughton censuraba a los que creían que «en años pasados, Britania gobernaba las olas […] por algún favor especial y excepcional de la providencia, y no por la habilidad y disciplina de sus marineros». Su conferencia concluía sugiriendo que de la campaña de 1588 podían sacarse «muy útiles e importantes lecciones» para la Gran Bretaña victoriana. En primer lugar, la reina Isabel debía haber invertido más dinero en construir «algunos Arks más» y menos «en inútiles defensas costeras en Inglaterra o en el equipamiento de tropas para Flandes». En segundo lugar, Inglaterra debía su salvación a la sostenida inversión en barcos y artillería, y el gobierno de su época debería hacer lo mismo. Laughton fue, muy seguramente, el autor de una carta que apareció en *The Times* al mes siguiente, en la que ofrecía un informe detallado de la campaña y sus consecuencias, y mencionaba las excavaciones del naufragio de la Armada en la bahía de Tobermory, otro temprano intento de enlazar la arqueología con la historia. Un artículo aparecido en *The Times* el 20 de julio, probablemente escrito también por Laughton, describía la ceremonia en Plymouth del día anterior, pero a continuación apuntaba (correctamente) que «había menos diferencia entre la flota [de Drake] y la de Nelson que entre la de Nelson» y la de la armada real inglesa en 1888. Como White Kennett en 1719, advertía: «La historia de la Armada es suficiente prueba» de la necesidad de «contar con barcos y cañones tan eficaces como la capacidad humana permita fabricarlos».[45]

En 1891, James Anthony Froude, catedrático por nombramiento

real de Historia Moderna en Oxford, y tal vez el historiador más famoso de Gran Bretaña, publicó un extenso ensayo titulado *The Spanish Story of the Armada [La historia española de la Armada],* que de nuevo subrayaba la importancia de la obra de Duro para los lectores ingleses:

> La batalla de cinco días que tuvo lugar en el Canal de Inglaterra en agosto de 1588 se libró entre hombres de naturaleza sumamente valiente y noble, por ambas partes; y cuando las asperezas de la teología por fin se hayan suavizado, las autoridades españolas e inglesas, juntas, aportarán material suficiente para un gran poema épico […]. Hasta que este feliz pero todavía lejano momento llegue, debemos asumir e incorporar el relato que aporta el capitán Duro. Con inocente necromancia, él hace salir a los muertos de sus tumbas y les hace representar la función de nuevo.

Froude también aportó algo de su propia «inocente necromancia», basada en su exhaustiva investigación en archivos ingleses y en los manuscritos que había transcrito durante una visita a Simancas, y resaltaba que los historiadores deben consultar los «insólitamente excelentes» materiales dejados por los protagonistas de ambos bandos a la hora de explicar «el suceso más dramático de nuestra historia nacional». Después de todo, reflexionaba: «La *Ilíada* perdería la mitad de su interés si supiéramos solo de Agamenón y Aquiles, y no supiéramos nada de Príamo y Héctor».[46]

El erudito estadounidense William F. Tilton fue más lejos en su disertación doctoral, publicada por la Universidad de Friburgo en Brisgovia en 1894, que construyó el primer relato detallado de los cruciales encuentros acaecidos entre el 31 de julio y el 8 de agosto de 1588, basado en fuentes de ambas partes. Por la de Inglaterra utilizó los documentos publicados por Bruce y Laughton, así como su propia investigación de los manuscritos de la Biblioteca Británica y de la Oficina de Documentos del Estado. Por la parte de España, se basó en las transcripciones de Simancas hechas por Duro y Froude, así como en otras fuentes publicadas en italiano, latín y español. Su tesis constituyó de lejos el mejor relato de las batallas de la Armada elaborado hasta esa fecha —aunque pocos le prestaron atención, sin duda debido a que Tilton lo publicó en alemán.[47]

En cambio, una publicación de Laughton de aquel mismo año transformó con carácter permanente la historia inglesa de la Armada: *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada [Papeles de Estado relacionados con la derrota de la Armada española]*. Sus dos volúmenes están repletos de documentos transcritos a partir de los archivos británicos. La «Introducción» de Laughton afirmaba: «El

capitán Duro ha hecho desde el punto de vista español lo que en las siguientes páginas se trata de hacer desde el punto de vista inglés. Las dos obras son, en cierta medida, complementarias entre sí, y ambas deben ser estudiadas para la plena comprensión de los hechos de aquel año». En 1898, el eminente historiador naval Julian S. Corbett publicó un volumen a modo de «precuela»: *Papers Relating to the Navy During the Spanish War, 1585-1587 [Documentos relacionados con la Marina durante la guerra española, 1585-1587]*.

Casar los dos grupos de datos empezó a resultar mucho más fácil a partir de 1899, gracias a la publicación del *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs Preserved in, or Originally Belonging to, the Archives of Simancas, Volume IV: Elizabeth, 1587-1603 [Calendario de cartas y documentos del Estado en relación con los asu ntos ingleses conservados en, u originalmente pertenecientes a, los Archivos de Simancas, volumen IV: Isabel, 1587-1603]*. El editor, Martin Hume, publicó b ien las traducciones íntegras o bien extensos resúmenes en inglés de casi quinientos documentos de los años 1587 y 1588 y, durante casi un siglo, casi todos los historiadores anglosajones de la Armada se han basado en ellos, sin sentir la necesidad de visitar Simancas ni para verificar las traducciones de Hume ni para buscar otras fuentes. Algunos continúan haciéndolo.[48]

El interés en la Armada resurgió en 1940. El 11 de septiembre, en una de sus célebres emisiones por radio en tiempo de guerra, el primer ministro Winston Churchill afirmó que la batalla de Inglaterra «es igual que los días en que la Armada española se aproximaba al Canal, y Drake estaba terminando su partida de bolos». No fue el único en hacer esta comparación. Aquel mismo año, con un coste de 1,7 millones de dólares, la productora de cine Warner Brothers realizó y distribuyó una película titulada *The Sea Hawk [El Halcón del Mar]*, una apenas disimulada alegoría ambientada en la Inglaterra de los tiempos de la Armada, en la que Felipe II parecía Hitler y el héroe se parecía a Drake. El cartel de la película, estrenada en Inglaterra en el verano de 1940, terminaba con un enardecedor discurso de «Isabel»:

> La libertad es la escritura de propiedad de la tierra en la que vivimos. Firmes en esta creencia, nos prepararemos para enfrentarnos a la gran armada que Felipe manda contra nosotros. Para este fin, os prometo barcos dignos de nuestros marinos, una robusta flota construida con la madera talada en los bosques de Inglaterra. Una armada que será la primera del mundo, no solo de nuestros días, sino de las generaciones venideras.

En el plano de cierre, un bosque de mástiles de madera en los que ondea la bandera inglesa se transformaba en las superestructuras de

hierro de la «flota de la batalla de Inglaterra en majestuoso desfile».[49]

El paralelismo también captó la imaginación de un joven historiador estadounidense. En su preámbulo a *The Defeat of the Spanish Armada [La derrota de la Armada española]*, publicada por primera vez en 1959, Garrett Mattingly manifestó: «La idea de escribir un libro sobre la derrota de la Armada española se me ocurrió, igual que se les debió de ocurrir a otros, en junio de 1940, cuando los ojos del mundo se volvieron de nuevo hacia las costas de Inglaterra y los mares que la rodean». Mattingly marcó un nuevo hito en los estudios históricos sobre la Armada, entre otras cosas porque había servido en la Marina de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, lo que le confería una privilegiada capacidad de análisis sobre la guerra naval, y también porque había aprendido idiomas extranjeros y paleografía, lo que le permitía integrar las fuentes británicas, holandesas, francesas, italianas y españolas.[50]

El cuarto centenario y más allá

La proximidad del cuarto centenario de la Armada condujo a otro importante avance en los estudios sobre la Armada, esta vez en España. En 1980, el Instituto de Historia y Cultura Naval, creado cuatro años antes, recibió financiación del Ministerio de Defensa para un ambicioso «plan de investigación histórica»: siete equipos compuestos de historiadores civiles y oficiales navales habían de localizar y transcribir documentos relativos a la Empresa de Inglaterra, y publicar un corpus con todos ellos, además de una serie monográfica basada en sus hallazgos. En 1988 aparecieron nueve volúmenes en la Colección Gran Armada, todos ellos basados en una exhaustiva investigación histórica tanto de la Armada en sí como del ejército de Parma en Flandes. Aquel mismo año saldría el primer volumen de *La batalla del Mar Océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)* y, para 2015, ya se habían publicado cuatro volúmenes, en nueve partes, con las transcripciones completas de más de 7.000 documentos escritos entre junio de 1568 y diciembre de 1588, a los que posteriormente se añadirían algunos otros. Cada volumen incluía una introducción magistral. Un quinto volumen contenía apéndices donde se examinaban aspectos técnicos (por ejemplo, las tablas de mareas del Canal en agosto de 1588) y un «historial» de cada barco de la Armada (recopilado a partir de material publicado en volúmenes anteriores). Aunque algunos documentos de esta serie ya habían aparecido publicados, la mayor parte eran nuevos para la mayoría de los investigadores.

En 1980, cuando iniciamos el planeamiento del *Corpus*, ambicionábamos proseguirlo con una segunda parte que abarcaría la edición de los documentos que afectan al periodo comprendido entre el regreso de la Armada de 1588 y la paz firmada entre Inglaterra y España en 1604. Al cabo de tanto tiempo, hemos creído conveniente desistir de tal pretensión, ya que los años no pasan en balde y no nos encontramos con fuerzas suficientes para acometer tan ingente labor.

Tristemente, el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, el impulsor de esta empresa, falleció en octubre de 2014, justo antes de que se publicara el último volumen.[51]

En el Reino Unido, el cuarto centenario de la Armada fue testigo de la aparición de casi 100 libros, incluida la versión original de este volumen, y de la emisión de varios programas de televisión, incluida la premiada trilogía *Armada,* escrita, dirigida y producida por Alan Ereira, conjuntamente para Televisión Española y la British Broadcasting Corporation (BBC). Los museos también desempeñaron un papel importante. Quienes visitaron Bruselas en el invierno de 1985-1986 pudieron admirar objetos procedentes del Ulster Museum en una exposición titulada «Trésors de l'Armada». El National Maritime Museum, sito en Greenwich, se unió al Ulster Museum y a instituciones de toda Europa para reunir la exposición internacional de la que fue curadora María José Rodríguez Salgado, «Armada 1588-1988», que pudo visitarse desde abril a septiembre de 1988 en Greenwich y, desde octubre de 1988 a enero de 1989 en Belfast. También se celebraron varias conferencias en 1988, en Gran Bretaña, España, Irlanda, Australia, Norteamérica y otros lugares, pero el lugar de honor lo ocuparían las organizadas por Rodríguez-Salgado y Simon Adams en Londres y Madrid (documentos publicados en *England, Spain and the Great Armada [Inglaterra, España y la Gran Armada]*), y por D. W. Cruickshank y P. Gallagher en Sligo (documentos publicados en *God's Obvious Design [El evidente designio de Dios]*).

El interés apenas disminuyó con la llegada del nuevo milenio. Además de varios libros, en inglés y en español, en 2007 Universal Pictures estrenó la película *Elizabeth: The Golden Age [Elizabeth: la edad de oro]*, cuya producción costaría 55 millones de dólares y en la que Howard de Effingham se quejaba, durante la batalla con la Armada: «Estamos perdiendo demasiados barcos», y la reina (interpretada por Cate Blanchett) pronunciaba un discurso a sus tropas en Tilbury que sonaba mucho menos enardecedor que las transcripciones del verdadero. Aquel mismo año, una generosa donación privada permitió que un equipo de artistas escalara a mayor tamaño las imágenes de los grabados de Pine y pintaran cinco lienzos basados en los tapices del

almirante Howard. Tres años después serían expuestos y actualmente están colgados en las paredes de la Cámara del Príncipe, en la Cámara de los Lores.

En junio de 2013, June Armstrong terminó su *Girona Suite: Eight Evocations for Piano [Suite Girona: ocho evocaciones para piano]*, incluida la de «No tengo más que darte» (inscripción grabada en un anillo encontrado durante la excavación del naufragio del Girona: imagen 4) y «Don Alonso Martínez de Leyva», en honor de su difunto comandante. Dos años más tarde, la BBC emitió una trilogía documental titulada *Armada: Twelve Days to Save England [La Armada: doce días para salvar Inglaterra]*, y Televisión Española emitió un episodio de su serie *El Ministerio del Tiempo* ambientado en Lisboa en 1588, en el que Lope de Vega casi pierde su ocasión de zarpar en el San Juan de Portugal porque «las listas de tripulación nos llegan a última hora», a lo que un funcionario real responde: «¿Qué clase de españoles seríamos si no fuéramos capaces de hacer el trabajo a última hora?». Los viejos estereotipos no mueren fácilmente.[52]

La perdurable fascinación por 1588 se ha manifestado también de otras formas. En 2016, los Reales Museos de Greenwich pagaron más de 10 millones de libras esterlinas por adquirir de un miembro de la familia Drake uno de los tres «retratos de la Armada» de la reina Isabel supervivientes (si bien una parte significativa de este había sido sobrepintada en el siglo XVIII). Dos años después, una mesa supuestamente hecha con madera sacada de dos naufragios de la Armada se vendió en una subasta en Drogheda por más de 400.000 libras esterlinas; y un retrato, supuestamente de Drake (aunque más probablemente de sir William Winter), realizado por un pintor desconocido, se vendió en una subasta en Londres por más de 350.000 libras. En 2020, la BBC dedicó un episodio de la serie *Royal History's Biggest Fibs [Las mayores mentiras de la historia real]* a «cómo la historia de la Armada española había sido manipulada y mitologizada por políticos y artistas durante generaciones».[53]

En el año 2020 otra nueva fuente visual se hizo de dominio público: los «dibujos Astor de la Armada», un conjunto de diez mapas numerados, realizados en tinta y acuarela, de la campaña de la Armada. La fecha y el pintor siguen siendo desconocidos, pero su estilo recuerda al de los grabados de Ryther, y también comparten la mayoría de los nombres y características. La mayor diferencia radica en la escala: los dibujos son notablemente más pequeños y muestran mucha menos línea de costa, lo que sugiere que fueron copiados o bien de los grabados de Ryther o de los dibujos perdidos de Robert Adams en los que estos se basaron. Seguramente fueran realizados por

un dibujante de los Países Bajos, porque el primero de ellos contiene un pie de texto explicativo en neerlandés, y algunos mapas contienen los puntos cardinales en esta misma lengua *(Oost, Zuid)*. Un comprador de ultramar ofreció 600.000 libras por el conjunto entero en una subasta, pero el Gobierno británico enseguida impuso una prohibición a la exportación, y el National Museum of the Royal Navy, sito en Portsmouth, consiguió reunir dinero suficiente para conservarlos para la nación y exhibirlos en sus instalaciones.[54]

Aquel verano, el movimiento Black Lives Matter puso bajo un incómodo foco a dos de los comandantes navales de Isabel, Drake y Hawkins: ambos se habían hecho ricos capturando esclavos en África y vendiéndolos en el Caribe. En Plymouth, miles de personas se manifestaron para que quitaran la estatua de Drake del Hoe, y una noche, los manifestantes colocaron grilletes bajo su efigie, junto con un cartel que decía: «Descolonizar la historia». Aunque el consistorio se negó a retirar la estatua, acordaron cambiar el nombre de la plaza de Sir John Hawkins y prometieron quitar una placa en la que aparecía el escudo de armas de este, que presentaba en un lugar destacado a un esclavo africano maniatado.

La polémica también se reactivó en España con la publicación, en 2011, del libro de Luis Gorrochategui Santos, *Contra Armada: la mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra* (en 2018 apareció una traducción al inglés con algunas revisiones). En él se comparaban las pérdidas humanas y materiales de la Armada española en 1588 y las de la Contraarmada inglesa al año siguiente, con el fin de fundamentar dos afirmaciones: que la fuerza expedicionaria angloholandesa sufrió pérdidas más graves que la Armada española, y que los historiadores ingleses habían restado sistemáticamente importancia a las dimensiones de aquel «desastre». Lamentablemente para su primera aserción, aunque Gorrochategui Santos llevó a cabo una investigación en archivos españoles para reconstruir la respuesta de Felipe a la Contraarmada, consultó para Inglaterra solo documentos publicados, e ignoró en gran medida las fuentes holandesas y portuguesas. Esto hacía imposible una comparación fiable del coste de las dos campañas. En cuanto a la segunda afirmación, casi todo el relato histórico inglés de la expedición de 1589 del que tenemos constancia concluía (al igual que nosotros) que resultó un fracaso muy costoso.

En Escocia e Irlanda, la percepción abrumadoramente mayoritaria sobre la Armada es en la actualidad la de una tragedia humana, despojada de cualquier sentimiento de enemistad o prejuicios: la futilidad de la guerra y la empatía con sus víctimas, cuyo sufrimiento

no ha podido ser borrado por los años que han pasado desde aquella terrible experiencia. Sus restos pueden haberse disipado en los océanos o yacer enterrados en lugares desconocidos de aquellas costas antaño hostiles, pero no han caído en el olvido. En la isla de Fair se ha erigido un monumento para conmemorar a los tripulantes del Gran Grifón que allí perecieron; y otro monumento similar se yergue ahora sobre los acantilados de Dunquin, con vistas a Blasket Sound, donde se hundieron el Santa María de la Rosa y el San Juan Fernandome. En Antrim, el «North Coast Armada Connection Group» organiza cada año actos conmemorativos cerca del lugar donde naufragó el Girona, y se ha colocado una lápida en el jardín de la cercana iglesia de St. Cuthbert, en la que aparece representada la joya en forma de salamandra (imagen 4).

A lo largo de la curva que forma la playa de Streedagh, donde perecieron 1.100 hombres, cuyos huesos todavía asoman a veces entre las movedizas dunas, en 1988 (coincidiendo con el cuarto centenario) se celebró una sencilla ceremonia en honor de los que allí murieron. Este recordatorio anual se ha mantenido y ha ido cobrando cada vez más importancia. En 2017, se dibujaron 1.100 cruces en la arena; al año siguiente, en la misma fecha, se colocaron otras de madera, como una expresión de arte basado en el tiempo. También se ha erigido un monumento conmemorativo de piedra con la forma de la proa de un barco. Los habitantes del lugar, vestidos con trajes tradicionales, desfilan con banderas. Algunos entusiastas ataviados con el uniforme de los soldados de los tercios portan mosquetes y picas. Los visitantes, muchos llegados desde España e Inglaterra, son bienvenidos. También los dignatarios, entre ellos los embajadores españoles en Irlanda y altos oficiales y cargos de la Armada española actual, que son tratados como huéspedes de honor. Barcos de guerra españoles amistosos han anclado cerca del lugar de los naufragios para echar coronas de flores al agua. Es una ocasión solemne, alegre, respetuosa y divertida, una combinación que posiblemente solo los irlandeses y los españoles son capaces de apreciar plenamente (imagen 63).

Y que ha generado más que amistad. El extenso litoral atlántico que une Irlanda y España ha hecho de Sligo el enclave para celebrar un fin de semana cultural «en recuerdo de la Armada» coincidiendo con la fecha del aniversario de los naufragios de Streedagh, cada mes de septiembre. El programa incluye conferencias y charlas relacionadas con la Armada. Todo ello está coordinado por la «Grange and Armada Development Association» y la «Spanish Armada Ireland», organizaciones locales que llevan a cabo actos, rutas y visitas guiadas, y han creado un centro de visitantes de la Armada española con el

objetivo final de conseguir la acreditación como museo y poder así exponer los objetos de los naufragios ocurridos en las inmediaciones, tomándolos prestados de las principales colecciones donde se conservan. Entretanto, acoge presentaciones visuales en las que se habla a los visitantes sobre la Armada y las perspectivas de desarrollo del proyecto de Streedagh. Especialmente popular es «el camino de Cuéllar», que va siguiendo el rastro de las aventuras del intrépido superviviente por el paisaje local.[55]

Las actas de una conferencia internacional celebrada en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena en 2019, y publicadas en 2021 —*La Armada española de 1588 y la Contraarmada inglesa de 1589*— constituyen la visión más equilibrada de estos acontecimientos que se haya presentado hasta la fecha. El volumen incluye ponencias de expertos croatas, irlandeses, italianos, portugueses, escandinavos, escoceses y españoles. Entre las disciplinas, se incluyen la historia, la arqueología subacuática y la conservación del patrimonio cultural subacuático. Su integración es bienvenida e importante, dado que los naufragios de la Armada ya han aportado hasta la fecha algunos de los nuevos descubrimientos más significativos sobre aquella campaña, y se espera que lo mejor esté aún por llegar.

CAPÍTULO 21

Los naufragios de la Armada

Primeros rescates

La búsqueda de restos de los naufragios de la Armada no es algo nuevo. En octubre de 1588, el lord diputado Fitzwilliam mostraba su preocupación ante «la gran cantidad de artillería, municiones, armaduras y otros bienes» a bordo de los «barcos españoles que se ha perdido o estropeado en la costa» de Irlanda, y «que debería conservarse para uso de su majestad [la reina Isabel]». Por tanto, formó una comisión para «llevar a cabo una diligente búsqueda e investigación» de «los cascos de los barcos», para hacerse con sus contenidos. Los resultados fueron desalentadores. Sir Richard Bingham informó de que la mayoría de los barcos naufragados en la provincia de Connacht se encontraban «hechos pedazos, y la artillería y todo lo demás completamente perdido, me temo. No hay duda de que el tesoro y las grandes riquezas han sido sacados de allí, pero por personas tan indignas que será difícil que vuelvan a aparecer por ninguna parte».[1]

La situación era parecida en los demás lugares. Los restos de los naufragios que habían quedado a poca profundidad o habían sido arrastrados hasta la orilla constituían un objetivo irresistible para los saqueadores. Richard Burke, conocido por el pintoresco apelativo del Anzuelo del Diablo, rebuscó entre los restos del primer naufragio de Leyva, el del Rata Encoronada, encallado y consumido por las llamas en la bahía de Blacksod, en el condado de Mayo. Tras ejecutar a los supervivientes del Gran Grin, el jefe local Dowdarra Roe O'Malley «se llevó gran cantidad del tesoro a la isla» y se negó a repartirlo. La gente de Dunbeg y Troma, en el condado de Clare, se volcó tanto en los esfuerzos por saquear los dos barcos naufragados allí que Nicholas Kahane, un funcionario local, tan solo «a duras penas» consiguió, previo pago de un considerable soborno, convencer a un joven de la localidad para que dejara el saqueo y fuera a comunicar la noticia de los naufragios al alcalde de Limerick.[2]

Sir Geoffrey Fenton, secretario del Consejo Privado irlandés, pasó dos días en la playa de Streedagh, en octubre, «buscando y logrando sacar de la arena solo tres piezas de bronce, pese a haber empleado a 50 trabajadores, a los que yo mismo estuve supervisando. No obstante, tiene que haber muchas más cosas ocultas en la arena, pues fueron

tres grandes barcos de 800 toneladas los que allí naufragaron». El problema, continuaba Fenton, era que «en el caso de la gran artillería, resultará sumamente difícil en esta época del año excavar la arena para sacarla de donde se haya hundido […] [sin] que los trabajadores tengan que hacer grandes esfuerzos con palas y picos para dejarla al descubierto y sacarla». Temía que «dificultades parecidas» se dieran en otros lugares también, «hasta que llegue el verano y el tiempo permita a los hombres trabajar». Sus esperanzas se elevaron dos meses más tarde, cuando llegó la noticia del naufragio del Girona en la costa de Antrim, junto con un informe de que «tres buenas piezas de artillería de bronce que yacen entre las rocas de Bunboys, donde don Alonso [de Leyva] murió ahogado, también serán recuperadas». Una vez más, se vio defraudado: cuando sus hombres fueron a recuperarlas, se encontraron con que Sorley Boy MacDonnel ya había instalado los cañones en su castillo de Dunluce. Un resumen del informe presentado por Fitzwilliam ante Londres en febrero de 1589, hecho por el secretario, lo decía todo: «No se ha recuperado ninguna [pieza de] artillería de importancia procedente de los españoles».[3]

Como predijo Fenton, en Irlanda hubo que esperar a que el tiempo mejorara para llevar a cabo un rescate más a fondo. En junio de 1589, cerca de Galway, sir George Carew, maestro de artillería de Irlanda, localizó el San Esteban (Guipúzcoa) e informó que «el tiempo ha sido bien invertido, ya que hemos podido sacar tres piezas de artillería de bronce»: dos cañones pedreros (de un calibre de diecinueve centímetros) y una culebrina (de catorce centímetros de calibre), todos ellos de unos dos metros de largo. También trató de extraer «un cañón de batería o basilisco, según suponemos por su longitud, porque se encuentra sumergido a cuatro brazas y media de profundidad; tan grande que rompió nuestros cables». Su buceador, que hizo todo lo que pudo «sumergiéndose a pulmón», estuvo «tan a punto de ahogarse» que Carew temió por su vida, «pero confío en que las virtudes del *aqua vitae* irlandesa harán que se recupere». También añadía: «Si no me engaño, desde nuestros barcos vimos cuatro piezas más» y pedía «una o dos dragas de pesca para rebañar lo que se pueda del mar». La operación obviamente se saldó con cierto éxito, porque poco después Carew rescató otra culebrina y otra media culebrina. En abril de 1589, Bingham encargó un mapa en el que se mostraba la localización exacta del «naufragio de los tres barcos españoles» en la playa de Streedagh, pero en este caso los esfuerzos para su recuperación no tuvieron gran éxito (imagen 55).[4]

De los tres navíos capturados en aguas costeras de Inglaterra, el Rosario se rindió con su contenido intacto. El Consejo Privado ordenó

a sus captores que enviaran todas las municiones disponibles «a Dover, para ser usadas al servicio de su majestad» contra la Armada. Sometidos a interrogatorio, ciertos sirvientes de don Pedro de Valdés revelaron que «algunos cofres, entre catorce y quince, pertenecientes al duque de Medina, donde se guardaban paños de oro y otras piezas de valor […] cayeron en manos de algunos de los que iban en el Roebuck, un barco propiedad de sir Walter Raleigh». El Consejo interrogó al capitán y a los hombres del Roebuck, con la esperanza «de recuperarlos, al menos lo que se pueda». Las banderas y estandartes del Rosario se expusieron en Londres, y el propio barco se convirtió en una atracción turística en Deptford hasta 1622, que fue desguazado. El Consejo también intentó rescatar las municiones del San Salvador, y encargó hacer «una barca adecuada» para recoger «todas las piezas de bronce para proporcionárselas a los barcos de su majestad, junto con toda la munición de gran tamaño y mechas pertenecientes al mismo»; pero el navío se hundió «por fuerza del mal tiempo en la isla de Wight». Al parecer, fue poco lo que sobrevivió a esta catástrofe: el valor de «salvar algunas cosas […] para uso de su majestad» al año siguiente alcanzó solo 19 libras esterlinas.[5]

El San Pedro Mayor, naufragado cerca de Salcombe, Devon, en noviembre de 1588, no dio mucho más. Había dado contra «unas peñas por no tener ninguna ancla». Según los magistrados locales, algunos habitantes del lugar «habían desvalijado y saqueado parte de la plata y algunos ducados» tanto de «los baúles como de las personas» supervivientes. Predecían que el propio barco «no iba a servir para mucho; toda la artillería es de hierro, no de bronce; sus amarras no valen para nada»; y aunque había salido de España con «medicinas y botica por valor de 6.000 ducados», el agua del mar había echado a perder la mayoría. Poco después, «las tormentas dejaron el barco hecho pedazos, que quedaron dispersos por toda la costa».[6]

En cuanto a los demás naufragios de la Armada, los rescatadores enviados por el duque de Parma recuperaron 14 anclas grandes y 2 pequeñas, 2 cables largos, y 2.650 balas de cañón de la galeaza capitana San Lorenzo, saqueada por los hombres de Howard en la costa de Calais. Los franceses se quedaron con sus grandes cañones. Más al norte, otros rescatadores de barcos procedentes de Vlissingen comenzaron a llevar a tierra municiones del galeón portugués San Mateo ya el 22 de agosto, y finalmente, tanto de este como de su barco hermano, el San Felipe, sacaron cerca de 800 kilos de pólvora y 56 cañones. Las autoridades los redistribuyeron entre sus fortalezas y barcos, y el comandante local entregó uno de los estandartes del galeón a la iglesia de San Pedro en Leiden, «donde colgaba hasta el

suelo» (imagen 60). En enero de 1589, un comerciante local compró la madera que quedaba del naufragio por el precio de 100 ducados.[7]

Para entonces comenzó el rescate de la nao capitana de Oquendo, la Santa Ana, que explotó y se hundió el 24 de octubre, al poco de regresar a Pasajes. Los buceadores recuperaron enseguida siete cañones que había proporcionado el rey —uno de hierro y seis de bronce—, incluyendo «una reventada hecha pedazos», por el precio de ocho ducados por cañón recobrado. Aunque los magistrados locales opinaron que los buceadores eran «hombres que tienen mucha costa y trabajo», ya que se negaban a trabajar si no les pagaban la cantidad acordada, las operaciones de rescate continuaron, porque «si se deja el continuar en el buscar las dichas piezas, será después dificultoso de hallarlas porque las irán cubriendo la arena y lodo». El barco portaba además ocho cañones propiedad de Oquendo, el propietario del barco, y al cabo de un año los buceadores habían recuperado cinco (un sexto quedó hecho añicos con la explosión del barco). Otros dos cañones de hierro serían rescatados en 1880, y hoy en día se encuentran expuestos en el Museo Naval de Madrid, junto con el estandarte real del barco, la única bandera de la Armada que ha sobrevivido intacto.[8]

El Regazona se hundió en diciembre de 1588, en su camino desde el puerto gallego de Muros a La Coruña. Los temporales invernales lo obligaron a buscar refugio sobre la marcha, lo que llevó a perder todas las anclas que le quedaban, y acabar por tanto encallando y rompiéndose al entrar en el puerto de Ferrol. A lo largo del mes siguiente, se recobró todo lo que había en la cubierta superior, y su artillería y municiones se instalaron en la recién fortificada isla de San Antón, en el puerto de La Coruña —justo a tiempo para quedar protegido de la Contraarmada angloholandesa—. En marzo de 1589, por un pago de 4.000 ducados, su propietario, Giacomo Reggazoni, cedió al consorcio de aseguradores del barco cualquier derecho sobre lo que pudieran rescatar en el futuro —una verdadera ganga para él, dado que la real Hacienda había acordado pagar el alquiler mensual del barco durante todo el periodo que estuviera embargado—. Este fue probablemente el único propietario de todos los barcos embargados que obtuvo beneficios de su participación en la Armada.[9]

Los cañones del Regazona no bastaron para salvar el buque insignia de Recalde, el San Juan, entonces comandado por Bertendona. Este requirió grandes reparaciones tras la campaña de la Armada, y los carpinteros y constructores de navío de La Coruña ya casi habían completado su trabajo cuando la Contraarmada los sorprendió el 4 de mayo de 1589. Aunque la mayoría de su artillería se encontraba en tierra, sus hombres lo defendieron con valentía, pero

dos días después prendieron fuego al barco para evitar que cayera en manos enemigas. Luego se replegaron a San Antón, dejando abandonados todos los cañones y aparejos que estaban en tierra.[10]

Bertendona se cobraría una pequeña venganza dos años más tarde. Frente a la isla de Flores, en las Azores, la flota que él comandaba había capturado el Revenge. Tras un prolongado duelo de artillería, los vencedores consiguieron rescatar 13 cañones de la cubierta superior antes de que el barco se hundiera, y durante los treinta años siguientes los buceadores fueron recuperando otro buen número de ellos.[11]

Los restos del naufragio de Tobermory. Acto I: el siglo XVII

La optimista y en gran medida errónea creencia de que muchos barcos naufragados de la Armada estaban llenos de tesoros ha dado lugar a infructuosas tentativas de rescate que aún continúan en la época moderna. El ejemplo más espectacular y, con mucho, el más documentado, es el de los restos de la carraca ragusana San Juan de Sicilia, en la bahía de Tobermory, en la isla de Mull, junto a la costa oeste de Escocia. La leyenda de que transportaba grandes riquezas se remonta al parecer al séptimo conde de Argyll, que en 1618 huyó de Escocia para entrar al servicio de España. Él afirmó haber visto un «papel con fragmentos en latín sacados de los archivos españoles, donde se afirmaba que había 30 millones en metálico a bordo de dicho barco».[12]

En los registros españoles no consta ninguna suma ni remotamente similar, en ninguna moneda ni barco de la Armada, pero el «papel con fragmentos en latín» ha desencadenado descabelladas expectativas y frustrados sueños desde 1641, año en el que el octavo conde de Argyll solicitó y recibió del lord almirante de Escocia la concesión del derecho exclusivo a recuperar todos los «adornos, municiones, bienes y aparejos que se creyeran de gran valor, perdidos y hundidos en el fondo del mar de la costa de Mull, cerca de Tobermory». En la escritura de otorgamiento se decía que el conde había oído a algunos buceadores decir «que habían considerado posible recuperar algunos de los barcos y sus objetos de valor», por lo que su intención era «que todos los esfuerzos corrieran a partir de ese momento por su cuenta y riesgo», pagando al lord almirante un 1 por ciento del botín.[13]

Dado que los restos del naufragio de Tobermory yacían a solo 18 metros de profundidad, casi de inmediato James Colquhoun de Glasgow, «un hombre de singular conocimiento y capacidades en artes mecánicas y ciencias» bajó «varias veces» y consiguió «sacar a flote»

algunos cañones de hierro; pero Argyll dejó de lado el asunto de los restos del naufragio para participar en las guerras civiles que asolaron Escocia. Poco después de ser ejecutado por traición en 1661, su heredero retomó las operaciones de rescate, esta vez con la ayuda de una campana de buceo.[14]

Las campanas de buceo ya eran conocidas desde tiempos antiguos y, en 1662, George Sinclair, que durante algún tiempo fue profesor en la Universidad de St. Andrews (lo que le convierte en colega espiritual de los autores de este libro), terminó de escribir un manuscrito titulado *The New and Great Art of Gravitie and Levitie [El nuevo y gran arte de la gravedad y la levedad]*, en el que describía e ilustraba cómo era una «máquina de buceo». Cuando su manuscrito no encontró impresor, Sinclair publicó, en 1669, una traducción en latín con las mismas ilustraciones. El libro II, diálogo 5, dedicaba 19 páginas y una ilustración de lo que él denominó *campana urinatoria*, operada por un *urinator*. Proponía que el *urinator* podía desempeñar una función importante en la recuperación de los restos de la Armada. Tres años más tarde, Sinclair ofreció más detalles en *The Hydrostaticks, or, the Weight, Force and Pressure of Fluid Bodies, Made Evident by Physical and Sensible Experiments [La hidrostática, o el peso, fuerza y presión de los cuerpos fluidos, evidenciada en experimentos físicos y apropiados]* en la que describía «un arca de madera» hecha de tablones de roble sellados con brea, en forma de caja y abierta al fondo, con un soporte de plomo «sobre el que el buceador podía estar de pie, mientras desciende». El artilugio, especificaba Sinclair, «es para buce ar, una destreza perfecta para sacar cañones, barcos u otras cosas hundidas bajo el agua», especialmente cuando iba equipado con claraboyas de cristal para que el buceador «pudiera ver a distancia». También recomendaba «una pequeña campana» con «un cordel» unida a la superficie, «para que las personas que estuvieran arriba pudieran, mediante una serie de toques, transmitir algunas palabras al buceador»; y «un pequeño estante» donde el buceador pudiera «poner una botellita con algún buen licor, para refrescar el estómago bajo el agua».[15]

El invento de Sinclair no tardó en ser objeto de burla. En 1672, James Gregory, catedrático de Matemáticas en St. Andrews (y, por tanto, también otro colega espiritual de los autores) publicó *The Great and New Art of Weighting Vanity [El gran y nuevo arte de pesar la vanidad],* en el que menospreciaba a Sinclair como «un patético ignorante» y argumentaba que su «arca de buceo» no mejoraba en nada la tradicional campana de buceo. Gregory llegó a mencionar específicamente la utilización de una campana de buceo para

recuperar cañones y otros objetos de los restos del naufragio de Tobermory.

Poco después, el conde de Argyll identificó incorrectamente los restos de este naufragio como los del Florencia, «un barco de 56 cañones con 30 millones en metálico a bordo». Según Argyll:

> Los restos yacían en muy buen paso, entre una pequeña isla y una bahía de la isla de Mull, un lugar donde los barcos solían anclar a resguardo de cualquier fuerte oleaje, sin apenas corrientes, a unas diez brazas con la marea alta y unas ocho con la marea baja. La parte del barco que sobresalía del agua estaba bastante quemada, por lo que no quedaba nada de la cubierta entre el palo de mesana y la proa.

Sobre la popa había «apilados unos troncos de madera grandes que serían difíciles de sacar, pero debajo estaba lo que tanto se esperaba»: es decir, los «30 millones en metálico».[16]

No cabe duda de que a Argyll lo animaría mucho la noticia de que la mayoría de los cañones a bordo del buque de guerra sueco Vasa, hundido durante su viaje inaugural en 1628, habían sido sacados desde una profundidad de más de 30 metros utilizando campanas de buceo, por lo que encargó a James Mauld, de Melgum, «que había aprendido el arte de la campana en Suecia y hecho una considerable fortuna con él», que se pusiera al frente de las operaciones de rescate en Tobermory, corriendo él con los costes, a condición de dar al conde una quinta parte de todo lo que encontrara. Mauld no encontró mucho: de hecho, Argyll se quejaría más tarde de que «solo había trabajado tres meses, y la mayoría del tiempo lo había pasado arreglando sus campanas y mandando a buscar los materiales que necesitaba». Tras haber conseguido sacar solamente «un gran cañón de hierro» y «dos cañones de bronce de gran calibre», de «dos metros y medio de largo, y veinte centímetros de diámetro [calibre]» cada uno, Mauld se marchó de Inglaterra «pensando que su acuerdo era secreto y que el barco español se quedaría ahí esperándolo». Pero en lugar de ello, el conde asumió la tarea «sin la ayuda de nadie a quien se le hubiera visto bucear antes», y «recuperó seis cañones, uno de ellos de casi seis quintales de peso». En 1675, Argyll contrató a Hans Albrecht van Treleben, quien (al igual que Mauld) había ayudado a recuperar los cañones del Vasa, pero «solo sacó un ancla, marchándose poco después con su oro y dejando algunas deudas pendientes». Tal vez a Van Treleben lo desalentaran las acciones de los Macleans, todavía una fuerza dominante en Mull. Furiosos ante el hecho de que sus rivales parecieran a punto de recuperar un tesoro que valdría una fortuna, movilizaron a 100 hombres para que se

pusieran a cavar trincheras en la costa, desde las que «disparar con cañones, mosquetes y pistolas» a los buceadores.[17]

El conde volvió a intentarlo, utilizando «una embarcación, campanas, cuerdas y tenazas», pero «no encontró nada aparte de un montón de balas de cañón cerca del palo mayor, y algunos calderos y recipientes de cobre», por lo que en 1680 invitó a Archibald Millar, de Greenock, uno de los buceadores de Mauld, a su castillo en Inveraray. Allí le mostró todos los documentos sobre el naufragio y acordó pagarle 40 libras esterlinas al mes «por su servicio en Tobermory y su asesoramiento y ayuda en los trabajos de buceo, & *c*».[18]

El acuerdo quedó en nada al año siguiente debido a que Jacobo, duque de York y lord almirante de Escocia, hizo arrestar a Argyll por traición. Sin dejarse intimidar lo más mínimo, Millar preparó entonces el primer «prospecto de buceo» conocido. «Aunque soy ya viejo —afirmaba Millar—, estoy dispuesto, tras considerarlo debidamente, a hacerlo solo, porque es una pena que un negocio tan importante se pierda cuando puede ser recuperado mediante una diligente dedicación.» Su evaluación del lugar ofrece una excelente panorámica contemporánea de los restos del naufragio desde el punto de vista del buceador:

> No queda cubierta, salvo en la parte trasera, donde hay un gran montón de madera que yo creo que era el camarote. Vi una puerta allí que me pareció la puerta del entrepuente [la que conduce al castillo de popa], tras la cual vi un gran número de platos grandes y pequeños, de color blanco azulado, pero no sé si serían de peltre o de plata. Cerca de este lugar vi un gran cañón con el brocal levantado en el extremo, tan grande o más que el que yo saqué, que podría disparar una bala de cuarenta y ocho libras. En la entrecubierta hay gran cantidad de balas de cañón, y sobre la munición hay tres cañones de hierro. En la proa del barco hay gran cantidad de piedras de balasto y algunas balas entre ellas, y hemos encontrado una campana de plata de unas cuatro libras de peso. A bastante distancia del barco encontramos el antedicho gran cañón junto con otros dos (todos de bronce). El cañón grande mide unos tres metros y medio de largo, y tiene un calibre de dieciocho centímetros; los otros dos eran *minions* [cañones pequeños]. También cogimos dos medias culebrinas, dos falcones y dos esmeriles, todo de bronce. Sacamos tres anclas, una de unos cinco metros y medio, otra de cuatro y medio, y otra de tres metros de longitud. Cogí dos garruchas de bronce que pesaban casi treinta kilos. También saqué el timón, y saqué de él ocho bisagras de hierro. Tenía ocho metros y medio de largo.

Como todos los mejores folletos de los buscadores de tesoros, el de Millar terminaba con un sugerente toque de suspense. Durante su última inmersión, afirmó: «Vi algo parecido a un escudo de armas, pero no pude llegar a él porque estaba enredado. Vi cosas doradas en varios muebles del barco» y también «una corona o diadema que

llegué a enganchar, pero al estar encadenada cayó entre la madera».[19]

La mayor parte de la descripción de Millar reviste un halo de autenticidad. El «cañón grande» en medio del pecio, con sus tres metros y medio de largo y sus dieciocho centímetros de calibre es sin duda uno de los *cañones de batir* fabricados por Gregor Löffler de Augsburg que iba a bordo del San Juan de Sicilia, porque las especificaciones encajan exactamente. Las piedras del balasto (grava o piedra machacada) y los montones de balas de cañón se corresponden con las observaciones realizadas en el pecio de Santa María de la Rosa en Blasket Sound; y el enorme timón de ocho metros y medio de largo es comparable con el de su navío hermano, el levantino Juliana, encontrado en la playa de Streedagh, de más de diez metros y medio.

El duque de York rechazó, al parecer, la oferta de Millar, y en su lugar adjudicó un contrato, en 1686, a cuatro comerciantes de Londres, para que rescataran todos los «cañones y tesoros» que hubiera bajo la superficie de los mares al oeste de Escocia. Durante los tres veranos siguientes, recuperaron doce cañones de bronce. Probablemente fueran estos buceadores los que un visitante vio en Tobermory en julio de 1688 «sumergiéndose en el agua a sesenta pies [unos dieciocho metros] de profundidad, y permaneciendo a veces hasta una hora, y finalmente volviendo con el botín del océano; ya fuera en plata o dinero, nos convenció de las riquezas y el esplendor de la que un día fuera considerada Armada Invencible». Una década más tarde, otro excursionista vio en Mull «algunos cañones de bronce, algunos reales de a ocho, dientes, cuentas y alfileres, que habían sacado de aquel barco», así como «algunos objetos de bronce, y dinero, y una cadena de oro».[20]

Los restos del naufragio de Tobermory. Acto II: el siglo XVIII

En 1720, el capitán Jacob Rowe de Londres sacó una patente para una extraordinaria «máquina» de buceo consistente en un contenedor cilíndrico de cobre (algunas versiones estaban hechas con duelas de madera, como los toneles), dentro del cual el buceador iba encapsulado en posición de decúbito prono. Los brazos salían a través de unas mangas de cobre con cierres de cuero, y él podía ver a través de una pequeña claraboya de cristal. Se entraba a través de una tapa hermética. La condensación en el cristal (que debía de ser considerable) se limpiaba con un adecuado movimiento de la nariz. Aunque incómodo y desorientador, el aparato se utilizó con eficacia a profundidades de hasta 18 metros, aunque esto ponía al buzo fisiológicamente al límite. Uno de los hombres de Rowe experimentó una fuerte constricción en los brazos a 20 metros de profundidad (lo

que suponía dos atmósferas de presión adicionales) y no obstante «se atrevió a bajar dos brazas [tres metros y medio] más para coger un terrón de arena en el que había varias reales de a ocho juntos; la circulación de su sangre ya se había detenido, y sufrió tanto que se vio obligado a permanecer en cama seis semanas». Otro buzo murió después de alcanzar los 25 metros de profundidad.[21]

En 1727, Rowe y su socio William Evans llevaron su máquina a la isla de Fair, donde había naufragado la urca Gran Grifón. La similitud del nombre de su comandante, Gómez de Medina, con el de Medina Sidonia les llevó a la convicción de que se trataba del buque insignia de la Armada entera, y esperaban recuperar un inmenso tesoro. Pero la realidad es que los supervivientes del naufragio habían llevado a tierra lo poco que transportaba (véase el capítulo 14), y tras recobrar dos cañones de bronce y perder a un hombre en el proceso, Rowe se marchó a Barra a recuperar el tesoro de un recién naufragado buque de la Compañía holandesa de las Indias Orientales. Esta vez, los restos se encontraban a poca profundidad, el tesoro era auténtico y abundante, y se recuperó la mayor parte de él. Sin embargo, el complicado y reñido litigio que siguió se llevó la mayoría de las ganancias y, en 1729, Rowe decidió volver a probar suerte de nuevo en Tobermory.[22]

John Campbell, duque de Argyll, no solo accedió a compartir los beneficios con Rowe y sus socios, sino que además se ofreció a poner el capital inicial. A partir de las descripciones dejadas por rescatadores anteriores, ellos sabían que había que retirar gran parte de los restos desmoronados para conseguir llegar a las zonas todavía intactas del pecio, en tanto que para acceder a los rincones más profundos —donde estaban seguros de que se encontraba el tesoro— sería mejor hacer pedazos el casco. Esta gigantesca tarea de demolición se consiguió con ingenio y determinación. Los maderos sueltos fueron apartados por los buceadores, que o bien los arrastraban a un lado o los sacaban a la superficie. Los guijarros y el barro que lo cubrían todo fueron sacándose con cubos y dragas. Los buzos acometieron entonces la estructura principal. Los maderos fueron arrancándose atándolos a balsas o toneles que la marea iba elevando, y el resto de la estructura se fue desgajando en partes mediante cables operados por tornos desde la orilla. Entre los restos del pecio se colocaron barriles de pólvora, reforzados y sellados, que se hacían detonar.

Tras aplicar durante varios meses este drástico procedimiento, los restos de la carraca ragusana quedaron reducidos a poco más que unos montones de madera apilados alrededor del fondo del casco. ¡El tesoro ya podría encontrarse, con toda seguridad! El 20 de noviembre de

1729, Rowe escribió confiado a sus patrocinadores contándoles que él y sus socios han hecho:

> Grandes progresos dragando y despejando el pecio como si estuviéramos en verano, para que en la primavera, cuando el agua es más clara y más adecuada para el buceo, no tengamos nada más que apartar la madera y sacar los cañones y el tesoro. Las dragas bajo la plataforma […] han despedazado gran cantidad de terrones de balasto cementados […], pero debido a su dureza y lisura no ha sido posible penetrar en ellos para extraer lo que puedan contener, aunque yo estoy continuamente dedicado a ir socavándolos con nuestra draga.[23]

No encontraron mucho, aparte de los restos dejados por expediciones anteriores. Rowe continuó hasta 1731, momento en el cual ya quedó claro que el pecio no daba más de sí. A continuación, partió hacia otra improductiva empresa en el Clyde.

Los restos del naufragio de Tobermory. Acto III: la época moderna

Entonces, ¿dónde se halla el legendario tesoro de Tobermory? ¡Nunca existió! El San Juan de Sicilia era un transporte de invasión: como otros buques mercantes de la Armada, llevaba a bordo tropas y municiones, no tesoros. No fue uno de los cinco navíos elegidos por Medina Sidonia para transportar 50.000 escudos en oro. Ciertamente, llevaba a bordo personas ricas que podían portar consigo dinero y objetos de valor personales, y sin duda algunos de ellos han sido recuperados a lo largo de los años, junto con la mayoría de los cañones del barco, pero tras los esfuerzos de Rowe, casi todo se había recuperado ya o perdido en los destructivos procedimientos de búsqueda de tesoros.

Los infructuosos intentos continuaron, no obstante, especialmente tras la invención del traje de buzo cerrado a mediados del siglo XIX. En 1871, un buceador llamado James Gush investigó el lugar, pero casi se ahogó cuando se le partió el tubo de aire. Treinta años después, su hijo participó en una expedición patrocinada por la Glasgow Salvage Association [Asociación de Rescate de Glasgow], que llevó al supuesto lugar del naufragio una draga a vapor y dos «adivinos» que afirmaban tener la capacidad no solo de localizar metales preciosos bajo el agua, sino también de decir si eran de oro, plata o cobre. Aunque encontraron varios objetos entre las toneladas de suelo marino sacado a la superficie, según el duque de Argyll entre ellos no había más que «balas de cañón, madera, unas pocas piezas de plata y artículos pequeños —en torno a los 70 dólares—». Varios de estos modestos

objetos aún sobreviven en manos privadas, y algunos pueden verse en el West Highland Museum de Fort William y en el Mull Museum de Tobermory.[24]

Kenneth Mackenzie Foss, un teniente coronel retirado del Ejército británico en India, hizo a continuación todo lo posible para excavar el lugar en su totalidad. Con un respaldo considerable, y un enfoque sensato y práctico de las cuestiones de ingeniería involucradas en la empresa, a partir de 1909 empezó a extraer sistemáticamente la mayor parte del cieno que se había ido acumulando desde los trabajos de Jacob Rowe. Al igual que sus predecesores, Foss solamente logró recuperar algunos artículos —monedas, cacharros de cocina, platos de peltre y un medallón de plata— y los vendió en una subasta. La Primera Guerra Mundial interrumpió sus labores, pero en 1922 volvió a retomarlas con nuevos respaldos financieros. El goteo de nuevos hallazgos continuó, si bien muchos de los objetos se rescataron rotos, debido a los brutales métodos empleados, pero el esperado tesoro siguió sin aparecer.[25]

En 1912, Andrew Lang, poeta, coleccionista de cuentos de hadas y en su momento rector de la Universidad de St. Andrews, publicó un artículo en el que se identificaba correctamente al galeón de Tobermory como el San Juan de Sicilia, pero no todo el mundo —en concreto, el coronel Foss— estaba convencido. Por el contrario, Foss persuadió a su intrépida secretaria de veintiséis años, Margaret Naylor, para que bajara ella misma a comprobarlo. Su incursión en lo que hasta entonces había sido un coto exclusivamente masculino causó sensación en la prensa, aunque ella no alcanzara mayor éxito que sus colegas buzos. Para 1927, la obsesión de Foss se había convertido ya en patológica, y empezó a promover planes imposibles para sacar el barco (que él creía que debía de seguir en gran parte intacto) y a continuación llevarlo por todo el mundo como una pieza de exposición flotante. Sus patrocinadores fueron desencantándose cada vez más, y cinco años más tarde el duque de Argyll le comunicó destempladamente que no deseaba «recibir más correspondencia en relación con el galeón de Tobermory».[26]

Son varios los que desde entonces han querido probar suerte. En 1950, un destacado buzo de la Marina, el comandante Lionel *«Buster»* Crabb, negoció un acuerdo entre el duque de Argyll y el Almirantazgo en virtud del cual se llevaron dos buques de guerra a Tobermory para buscar el pecio. La operación resultó un fiasco que dio lugar a incómodas preguntas parlamentarias sobre por qué se había utilizado dinero de los contribuyentes para patrocinar una búsqueda de un tesoro de carácter privado. Otro oficial de la Marina, el comandante

John Grattan, encabezó la siguiente expedición. Grattan había coordinado la búsqueda del Santa María de la Rosa (véase más abajo), y en 1975 llegó a Tobermory con un dispositivo de aire comprimido que localizó lo que al parecer eran los «terrones de balasto cementados» identificados en el fondo del barco por Jacob Rowe en la década de 1720. Contra toda evidencia, Grattan creía que el barco seguía aún intacto, hundido en el lecho marino en su integridad (algo imposible desde el punto de vista sedimentario), y que la capa cementada correspondía a la toldilla de la parte más alta del castillo de popa. El tesoro debía de encontrarse directamente debajo de ella, según Archibald Millar había asegurado en 1683 cuando escribió que los esquivos «30 millones en metálico» se hallaban «bajo el alféizar del cuarto de armas». Al igual que Foss había hecho antes, Grattan afirmó que el barco podía sacarse con el casco prácticamente intacto, y ser restaurado para dejarlo en condiciones de navegar, siempre que se consiguiera el dinero suficiente para ello. Al parecer, esta vez no se presentaron inversores.

La siguiente tentativa se realizó en 1982 y esta sí consiguió lo que se había propuesto: establecer si se podía sacar alguna rentabilidad del rescate de Tobermory. La encargada de hacerlo fue una importante empresa, Wharton Williams Taylor, que recientemente había localizado el pecio del HMS Edinburgh y recobrado 431 lingotes de oro valorados en 45 millones de libras esterlinas en 1942, cuando fue torpedeado y hundido en el mar de Barents. Tras cinco semanas llevando a cabo una investigación geofísica de vanguardia y algún dragado limitado (durante el cual se encontró una solitaria bala de cañón), la empresa llegó a la conclusión (correcta) de que en Tobermory no quedaba casi nada de valor, y prudentemente se retiró.[27]

Esta lógica decisión no sirvió para desalentar a los creyentes acérrimos. La convicción de John Grattan de haber identificado la estructura de popa intacta en 1975 condujo unos años después a la creación de una empresa bautizada con el bonito nombre de «Poop Company» [Compañía de Popa].* Su objetivo era recuperar el barco de Tobermory con su tesoro entero dentro, y buscaron inversores para financiar el trabajo. En un folleto se ofrecía a los suscriptores «una poco frecuente ocasión […] de invertir en lo que puede describirse como una oportunidad única para recuperar un pecio con un potencial de rentabilidad excelente». A este seguían otros tentadores reclamos: «A partir de los informes sobre la existencia de un considerable tesoro a bordo, en monedas y otros objetos, se han realizado varios intentos de recuperar el pecio, y más concretamente el tesoro que contiene.

Todos ellos resultaron infructuosos, debido principalmente al fraude o la incompetencia». Esta vez sería diferente. Los rendimientos de la inversión, se decía implícitamente, iban a ser ingentes: «Aunque es imposible estimar con seguridad el valor total de lo que se recuperará —decía el folleto—, es probable que se encuentre dentro del intervalo entre los 10 y los 50 millones de libras esterlinas, y es posible que alcance los 100 millones». La cantidad solicitada a los inversores para cubrir los costes del arranque de la operación era de 504.000 libras esterlinas: una vez iniciado el proceso de rescate, la operación se autofinanciaría, y todavía quedaría de sobra para todos los participantes.[28]

La cuestión de cómo iban a repartirse estas supuestas ganancias no está clara, pero tras deducir los costes operativos, una parte iría al duque de Argyll, como teórico propietario exclusivo del pecio (algo discutible desde el punto de vista jurídico) y una considerable recompensa sería para la Poop Company, sus socios y accionistas. John Grattan participó (si bien el montante de su inversión no está claro), y el director ejecutivo de la empresa era Matthew French, cuyo listado de actividades habituales incluía la «reparación de edificios enfermos, radiestesia y liberación espiritual» —unas cualificaciones poco frecuentes, cabría pensar, para la tarea en cuestión—. Los trabajos comenzaron en febrero de 2014 con ocho buzos y un costoso equipamiento contratado con la North-West Marine, una compañía de buceo costera con sede en Oban.

No tardaría en surgir un problema imprevisto. La localización de Grattan de su supuesto descubrimiento «de popa» se había basado en «enfilaciones», esto es, alineando la intersección de unos ángulos con puntos terrestres identificables, un método antiguo y preciso de fijar las posiciones en aguas costeras. Sin embargo, los cambios habidos en el litoral de Tobermory desde 1975 hacían que las enfilaciones de Grattan resultaran ambiguas. Aunque el equipo sacó muchas toneladas de lecho marino de aquella área en torno a la supuesta «popa», no consiguió localizar ninguna señal de la estructura del barco, y los pagos a la North-West Marine cesaron tras el primer mes. Matthew French huyó en el ferri a Oban, donde lo estaban esperando representantes de la North-West Marine. Las operaciones cesaron poco después y la Poop Company se disolvió.[29]

¡Atención, lectores! Nunca se encontrará ningún tesoro tal y como convencionalmente se entiende en la bahía de Tobermory, porque el San Juan de Sicilia no llevaba ninguno a bordo. El verdadero tesoro habría sido el navío en sí, congelado como una cápsula del tiempo en el siglo XVI, con sus contenidos maravillosamente conservados en un

entorno protegido y libre de oxígeno. Si el pecio hubiera permanecido intacto, se habrían ahorrado enormes cantidades de dinero, y docenas de personas emprendedoras y capaces (y no unos cuantos charlatanes) se habrían ahorrado la desilusión y la ruina. Un resto así conservado constituiría un tesoro nacional, comparable con el Vasa en Estocolmo y el Mary Rose en Portsmouth. Por desgracia queda poco del pecio de Tobermory, salvo tal vez partes de su casco inferior; pero incluso estas, como reliquias de una carraca ragusana del siglo XVI, merecen conservarse, estudiarse y protegerse, lejos de la depredación de los buscadores de tesoros.

Paso a los arqueólogos

William Spots wood Green (1847-1919) fue la primera persona en llevar a cabo una investigación profesional de los naufragios de la Armada. Fue un pionero fuera de lo común: un clérigo de una parroquia costera del condado de Kerry, Irlanda, que escalaba montañas en Europa, Nueva Zelanda y Norteamérica, y que desarrolló una gran habilidad en la pesca marina y el manejo de barcos antes de convertirse en inspector (y, posteriormente, inspector jefe) de las pesquerías irlandesas. En 1890, y de nuevo en 1891, alquiló una trainera de vapor para investigar los tipos y cantidades de pescado, así como las instalaciones para distribuirlos en tierra, en las «salvajes bahías occidentales» de Irlanda. Desembarcó en la isla de Gran Blasket, habitada por «unas veinte familias», donde encontró «solo un hombre que podía hablar buen inglés», pese a que en la isla había una escuela. Dedujo que tanto el Santa María de la Rosa como el San Juan Fernandome se habían hundido allí, y dibujó un mapa en el que mostraba la ruta tomada por Recalde y Aramburu entre las islas, hasta lograr ponerse relativamente a salvo en el Sound. Su teoría era que «para los que dispongan de tiempo y medios, esta parte de Blasket Sound podría ser un importante campo de descubrimientos». Green también ancló en la bahía de Blacksod, donde habló «con el paisanaje» sobre el «gran barco» que se había hundido allí varios siglos atrás, y se llevó con él «una gran cuaderna de roble italiano» que encontró sujetando una pila de heno, «con los agujeros de una cabilla en ella, y las inconfundibles huellas del fuego en la parte de arriba», que él creyó sin duda procedente del Duquesa Santa Ana. En 1906 leyó una ponencia ante la Royal Geographical Society de Londres titulada «The Wrecks of the Spanish Armada on the Coast of Ireland» [«Los restos de los naufragios de la Armada española en la costa de Irlanda»] y utilizó sus observaciones personales desde la trainera (acompañadas de fotografías), junto con documentos contemporáneos y el conocimiento

local que consiguió recoger de los lugareños para identificar los enclaves de unos veinticinco naufragios, muchos de los cuales identificó correctamente. Tras la conferencia, Spotswood Green recibió preguntas de tres miembros del público: el primero, Martin Hume («recién llegado de Madrid»), seguido de John Knox Laughton y Julian Corbett —los tres historiadores británicos que más sabían de la campaña de la Armada—. Los tres reconocieron la importancia de la información de Spotswood Green, basada en conocimientos geográficos y locales; pero, lamentablemente, ninguno de ellos ni nadie más entre público disponía «de tiempo y medios» para seguir sus admirables sugerencias.[30]

La invención de la escafandra autónoma, posterior a la guerra, permitió que los buceadores se sumergieran libremente en las aguas costeras, y si bien gran parte de la actividad tenía un carácter recreativo, otra parte de ella obedecía a una naturaleza más interesada que iba desde la búsqueda de *souvenirs* al legítimo rescate comercial de los restos de naufragios modernos. Por desgracia, algunos buceadores se dedicaron a la destrucción indiscriminada de restos de naufragios históricos, especialmente de los que se creía que contenían tesoros. Los *indiamen* holandeses que transportaban lingotes con los que comprar grandes cargamentos de especias y porcelana de Asia eran los objetivos principales, y a veces conducían a desórdenes en los que se intercambiaban disparos entre grupos rivales de buscadores de tesoros. De esta actividad no se derivó el reconocimiento ni el registro de grandes hallazgos arqueológicos, más allá de los listados de los catálogos de las salas de subastas.

Sin financiación estatal ni académica, y sin una legislación protectora, los proyectos pioneros de arqueología submarina tuvieron que buscar apoyo en otros lugares. Algunos argumentaban que la venta de los objetos recuperados para cubrir costes sería una solución, pero esto contraviene directamente los principios éticos de la arqueología, porque niega el acceso a los hallazgos a cualquier académico que posteriormente quisiera examinarlos, y excluye a un público para quien estas reliquias son parte de una herencia común. También es incompatible con el rigor y la objetividad académicos. Ninguna iniciativa de búsqueda de tesoros ha demostrado llevar a cabo nunca una actividad arqueológica a un nivel evaluable por expertos, porque los enfoques son incompatibles: normalmente, los inversores en busca de ganancias no están dispuestos a cubrir los continuados e indefinidos costes de conservación, investigación y exposición si muchos de los objetos encontrados no tienen un valor intrínseco. Es fácil ignorar o dejar que se vaya por la manguera de

succión cualquier artículo frágil o «poco interesante» y estos se encuentran sospechosamente ausentes de los catálogos de subastas.

Otra posibilidad sería convencer a un museo para comprar y conservar todos los hallazgos para su exposición permanente, pero esto también puede crear conflictos de interés. ¿Y si no se recupera nada de valor monetario? ¿Y si ningún museo quiere el material? Afortunadamente, los seis naufragios de la Armada descubiertos hasta la fecha en aguas de Irlanda y Reino Unido han sido objeto de un trato cuidadoso, gracias a la profesionalidad de los buceadores que los han encontrado y excavado, y al apoyo de un personal de museos con visión de futuro. Los hallazgos arqueológicos extraídos han supuesto una enorme aportación a la hora de complementar las ya ricas fuentes documentales de los hechos de 1588.

Girona

En la década de 1960, Robert Sténuit, un buceador profesional belga con un gran interés por los restos de naufragios históricos, se sintió fascinado por la idea encontrar e investigar un pecio de la Armada. Su investigación lo condujo hasta el Girona, frente a la costa de Antrim, en Irlanda. La tradición local y el nombre de la localidad (Port na Spaniagh) le señalaron el lugar. Con la financiación inicial de Comex, una compañía de buceo con la que él estaba asociado, Sténuit localizó el lugar en 1967 y, durante los dos años siguientes, junto con un pequeño equipo, se dedicó a investigar y excavar concienzudamente el pecio.

El barco había chocado con un saliente rocoso en un lugar altamente expuesto, por lo que no había sobrevivido ni rastro de su estructura. La cohesión arqueológica entre los restos del naufragio era escasa: cuando fue descubierto, los únicos objetos visibles eran dos cañones, un ancla y muchos lingotes de plomo. El enclave era un profundo enjambre de rocas y barrancos, estos últimos llenos de guijarros en constante movimiento. La excavación sistemática bajo las rocas y entre los barrancos reveló que muchos objetos pesados habían sido atraídos hacia el fondo hasta estabilizarse sobre el lecho de roca. El oro había tendido a acumularse en las grietas más profundas. En total, Sténuit y su equipo recuperaron cientos de monedas de oro y de plata, así como doce anillos de oro, seis cadenas de oro, y treinta y cinco artículos más de joyería en oro (imagen 4).

Igual de valiosos en términos arqueológicos eran otros elementos tales como objetos relacionados con el armamento, instrumentos de navegación, útiles domésticos y pertenencias personales. Consciente

de que el material requería una cuidadosa limpieza y conservación, Sténuit contactó con el Ulster Museum de Belfast, cuyo encargado de antigüedades, Laurence Flanagan, le ofreció los servicios de su laboratorio de conservación, sin compromiso por ninguna de las partes. Por su propia iniciativa, Flanagan se dispuso entonces a recabar fondos para comprar la colección completa (incluidos los artículos «carentes de valor») en nombre del museo. Y su iniciativa se coronó con éxito, lo que permitió cubrir los costes de Sténuit, que los artículos se conservaran y estudiaran por manos expertas, y que la colección se expusiera y fuera accesible a los investigadores (entre ellos, nosotros). En la actualidad constituye uno de los principales atractivos del Ulster Museum.[31]

Santa María de la Rosa

Sydney Wignall fue otro pionero que supo reconocer el potencial arqueológico de los naufragios de la Armada. Aunque sus objetivos de investigación estuvieran al principio poco definidos, dado que nadie entonces sabía lo que se conservaría en estos enclaves y a qué tipo de evidencias podían dar lugar, él creía fervientemente que el descubrimiento y la rigurosa investigación de un pecio podía contribuir a nuestro conocimiento y comprensión de ese gran acontecimiento histórico. La última mitad del siglo pasado ha demostrado que su fe estaba sumamente justificada.

En 1968, Wignall organizó una expedición para localizar el pecio Santa María de la Rosa en Blasket Sound, en el condado del Kerry (véase el capítulo 15). El relato como testigo presencial de Marcos de Aramburu de este incidente, leído en combinación con mapas y tablas de mareas, apuntaba a que los restos podían hallarse en algún lugar dentro de un área de poco más de 2,5 kilómetros cuadrados. Hoy en día, el uso del sonar de barrido lateral y otras técnicas de geofísica podrían reunir indicios de un pecio así en cuestión de horas, pero estas tecnologías estaban entonces en pañales y los costes habrían superado con mucho los recursos de Wignall. No obstante, él tenía intereses comerciales en Malta que le habían llevado a conocer a John Grattan (véase más arriba), quien por esa época estaba al mando del equipo de localización submarina de minas de la Marina Real.

El cometido fundamental de esta unidad era la localización y la desactivación de artefactos explosivos, y si bien utilizaban varias técnicas de teledetección, la búsqueda sistemática llevada a cabo por buceadores era a menudo la mejor forma de localizar objetos pequeños en el fondo del mar. Para ello, Grattan había desarrollado

una técnica de «buceo en línea», mediante la cual una serie de buzos unidos en intervalos regulares por una cuerda podían avanzar en formación sobre el suelo marino, orientándose por las señales transmitidas desde un control de superficie a través de unas líneas verticales que colgaban de las boyas, y de una combinación de «tirones» y «sacudidas». El vocabulario básico era «en marcha», «para», «ve a la derecha», «ve a la izquierda», «sube» y «he encontrado algo». En este último caso, la fila de buceadores tenía que detenerse y el objeto hallado debía amarrarse a una boya para ser investigado. Además de dirigir el avance de cada búsqueda, el controlador señalizaba su punto de inicio y finalización con boyas que marcaban unos cuadrantes de cobertura definidos. Estos podían situarse con exactitud en la superficie y dibujarse en un gráfico. De esta forma, podía determinarse la zona que ya había sido cubierta, con algunos solapamientos para asegurarse de que no quedaba nada sin investigar.

Esta fue la técnica con la que Wignall se dispuso a investigar Blasket Sound. Entre abril y agosto de 1968, participaron 43 buzos voluntarios (entre ellos Colin Martin), entrenados y apoyados por buzos del equipo de localización submarina de minas dirigidos por Grattan durante los tiempos en que no estaban de servicio. Antes de transcurridas diez semanas, habían identificado no solo el pecio (o, mejor dicho, parte de él), sino también anclas, perdidas durante los incidentes narrados por los españoles, contribuyendo así a relacionar los relatos presenciales de los hechos tanto con la topografía sobre y bajo el agua como con las mareas y corrientes locales.

Como se describió en el capítulo 15, tras haber sido arrastrado por la fuerte marea menguante, el Santa María echó el ancla en el extremo norte de un acantilado que sobresale un poco de la superficie, en medio de una marejada, en el Estrecho paso del Sound. El barco, oscilando sobre su maltrecha ancla, acabó ensartado sobre Stromboli Rock, una punta de roca a solo unos pocos metros de la superficie. Luego, el cable se rompió o fue cortada deliberadamente, y el destrozado casco se hundió en cuestión de segundos. Todavía llevado por la marea, el pecio tocó fondo a más de 30 metros de profundidad y a unos 140 metros de distancia de Stromboli Rock. El ancla todavía sigue incrustada en el extremo más lejano del acantilado, cuatrocientos años después del momento de la catástrofe.

El resto de la temporada de 1968 transcurrió inspeccionando el pecio. El punto principal era un montículo de balasto de piedra caliza apelmazada de 30 metros de largo por 12 metros en su parte más ancha. La excavación mostró que la profundidad media del balasto era de unos 75 centímetros, lo que indicaba una masa de unas 200

toneladas. El extremo norte era ancho y romo, y sobre él se apilaban enormes solidificaciones de munición de hierro, con siete lingotes de plomo esparcidos por en medio. Hacia la zona sur del montículo, los lados este y oeste se iban uniendo en forma de cola. Estas características recuerdan la observación de Archibald Millar sobre el pecio de Tobermory (más arriba), donde «en la proa del barco había gran cantidad de piedras de balasto y algunas balas entre ellas». Los factores implicados en el lastrado de un barco de este tipo sugieren una razón para esta configuración con forma similar a la de un renacuajo. La altura del castillo de popa, con su armamento asociado, habría afectado al equilibrado del barco. El balasto concentrado en la parte delantera y el estrechamiento hacia popa del casco habrían servido para corregir este desequilibrio, dejando un reparto de la grava como el observado aquí y en Tobermory por Millar. No había rastro de cañones, y el detector de metales tampoco reveló nada a ninguno de los lados del balasto.

En 1969, un reducido equipo dirigido por Martin volvió a llevar a cabo algunas excavaciones puntuales. En un área situada más allá del extremo noroeste del balasto se encontraron dispersas algunas balas de cañón, mosquetes y arcabuces compactados, balas de plomo y dos platos de peltre con el nombre de «Matute» grabado (imagen 53). Un capitán de infantería y su teniente así apellidados zarparon a bordo del Santa María, lo que confirma la identidad del pecio más allá de toda duda.

Una pequeña excavación en el extremo sur del pecio, donde señaló el detector de metales, arrojó pruebas de restos humanos, dos monedas y un plato de peltre con las iniciales «A. H.». Las excavaciones revelaron que solo la parte inferior —tal vez solamente la parte inferior delantera— del Santa María de la Rosa permanece a los pies de Stromboli. La escasez de hallazgos en otros lugares del emplazamiento, especialmente la ausencia de cañones (aunque portaba 26 a bordo), apuntaba a que la sección superior delantera podía haber quedado unida a la popa cuando fue a la deriva hacia el sureste. El lecho marino en esta dirección era demasiado profundo para sumergirse con seguridad con los recursos disponibles en aquella época, pero con la adelantada legislación irlandesa que actualmente protege los restos de los naufragios históricos, y los potentes recursos arqueológicos y conocimientos que hoy poseen tanto las instituciones comunitarias como estatales, podemos confiar en que las ambiciosas metas fijadas por Sydney Wignall en 1968 se alcanzarán algún día. Hasta ese momento, la sección principal del Santa María de la Rosa yacerá en algún lugar ignoto de las profundidades marinas.[32]

Los pocos objetos recuperados fueron adquiridos y conservados por el Ulster Museum para complementar la colección del Girona. Entre estos, se incluyen muestras de plomo, hierro y balas de piedra. Muchos centenares más se dejaron *in situ* en el balasto delantero del Santa María y alrededor de este, en el lugar original donde iba esta carga en el barco. La cantidad de munición encontrada en el pecio resultó una sorpresa total, porque Medina Sidonia —y como él, muchos historiadores— había afirmado que la principal razón del fracaso de la Armada había sido que se había quedado sin munición (véase el capítulo 16). Los restos del Santa María proporcionaron la primera pista de que esto no era del todo cierto.

Gran Grifón

Tras el proyecto Blasket, Wignall y Martin decidieron buscar otro pecio de la Armada que pudiera aportar muestras de cañones, y explicar tal vez por qué no se les había sacado más partido. La urca Gran Grifón, naufragada en la isla de Fair, parecía la mejor opción. Ya en el siglo XVIII, Jacob Rowe había recuperado dos cañones de bronce «de gran tamaño»; pero seguramente quedaban otros. El enclave no fue difícil de localizar. La tradición apuntaba a una hendidura en las rocas llamada Stroms Hellier Geo, cercana al extremo sureste de la isla. Es una entrada triangular que penetra en un acantilado saliente, y que va estrechándose hacia el extremo a partir de un acceso de 90 metros de ancho, donde no sería necesario emplear el buceo en línea. El entrante se encuentra dividido por un arrecife con profundos barrancos a cada lado, y un granjero de la localidad informó de que el pecio se encontraba en el lado sur. Estaba en lo cierto: una breve inmersión de Martin en mayo de 1970 se vio recompensada en cuestión de minutos por el resplandor verdoso de un cañón de bronce a 18 metros de profundidad, asentado sobre un acantilado submarino, exactamente donde el informante dijo que debía de encontrarse.

A partir de ese momento, se inició un periodo de estudio y después, excavaciones de sondeo durante tres meses, con el generoso apoyo de patrocinadores entre los que se encontraba el Shetland Museum, que proporcionó además instalaciones de almacenamiento. Aunque no había sobrevivido ninguna parte del barco en sí, la distribución de los hallazgos indicaba que se había alojado entre el acantilado central y el lado sur de la entrada, donde se había partido en dos, depositando su pesado contenido en el suelo marino. Los lados del barranco eran empinados, y estaban llenos de piedras y guijarros redondeados por el movimiento del agua durante las tormentas. Unos

dos metros de estas piedras quedaban por encima de la base de la roca. El material más ligero, como trozos de la madera del barco, había ido moviéndose con los guijarros a lo largo del tiempo, erosionándose, hasta quedar reducido prácticamente a nada, pero los elementos más pesados habrían tendido a bajar hasta estabilizarse sobre el lecho de roca. Estos se amalgamaron en el fondo de la hondonada, formando un estrato compactado de cañones, munición de hierro y plomo, y lingotes de plomo. Exactamente lo que el equipo había ido a buscar.

Para sacar a la luz este estrato enterrado, había que retirar unas 300 toneladas de guijarros, tarea llevada a cabo en 1977 por un pequeño equipo del entonces recién fundado Instituto de Arqueología Marítima de la Universidad de St. Andrews. Se colocó una manguera de succión por aire en el barranco, alimentada por un compresor instalado sobre el saliente contra el que se había inclinado el trinquete del barco, y que había permitido a los españoles llegar gateando hasta tierra. La manguera desalojó los desechos en el lado norte del barranco, donde no se había identificado ningún resto del naufragio durante la inspección inicial. La excavación del barranco tardó tres meses en terminarse, y los hallazgos recuperados quedaron depositados en el Shetland Museum.

Se obtuvieron numerosas muestras de artillería, incluida cada una de las medias culebrinas o sacres recién fabricados en bronce para el barco en Lisboa, así como piezas forjadas y fundidas en hierro de la época en que el barco operaba como mercante hanseático. La sorprendente cantidad de munición registrada refrendaba las pruebas halladas antes en el Santa María de la Rosa de que los españoles no se habían quedado sin munición.[33]

Trinidad Valencera

En 1971, algunos miembros del City of Derry Sub-Aqua Club descubrieron el pecio Trinidad Valencera en la bahía de Kinnagoe, en el condado de Donegal. En él se hallaron cañones de bronce, anclas y cureñas de madera, parcialmente enterradas en un fondo marino liso y arenoso, junto al profundo arrecife sobre el que el barco había encallado y se había partido. Dos de las piezas eran cañones de batir de 40 libras, fundidos por Remigy de Halut en Malinas: las descripciones y las marcas de pesaje de estos cañones se correspondían con las listas de carga conservadas en Simancas, lo que identificaba el pecio más allá de toda duda.

Desde el primer momento, los miembros del club estuvieron

decididos a tratar su hallazgo con rigor arqueológico y garantizar que cualquier cosa que encontraran fuera conservada y finalmente alojada en un museo adecuado. Por invitación suya, Martin, en colaboración con los miembros del club, llevó a cabo una inspección y excavación parcial del lugar durante una serie de campañas de verano entre 1971 y 1983. Aparte de la participación voluntaria (y crucial) proporcionada de principio a fin por el club, el Ulster Museum y el Instituto de Arqueología Marítima de la Universidad de St. Andrews también prestaron su apoyo. Gracias a la mediación de Laurence Flanagan, los hallazgos recibieron tratamiento en los laboratorios de conservación del museo. El Magee College de la Universidad del Ulster facilitó instalaciones de almacenamiento, además de otros tipos de asistencia. Los restos se hallan actualmente protegidos por la legislación irlandesa en materia de pecios históricos, y el Departamento de Arqueología Suba cuática del Servicio de Monumentos Nacionales supervisa rutinariamente el lugar. En 2005, el Tower Museum de Derry/ Londonderry inauguró una exposición permanente de los diversos objetos recuperados del Trinidad Valencera.

Aunque el pecio se halla partido, con un amplio abanico de objetos dispersos, incluyendo un gran número de elementos de naturaleza orgánica, muchos se han conservado, con frecuencia en muy buenas condiciones. Parece que mientras el casco permaneció parcialmente intacto sobre el arenoso fondo marino, se formaron una especie de hoyos de desagüe, originados por el movimiento del agua en torno al intrusivo casco del barco, en el que quedaron atrapados muchos objetos. A partir de ahí, el barco debió de desintegrarse relativamente rápido, permitiendo que el lecho marino natural volviera a asentarse, llenando los hoyos de desagüe y encapsulando y preservando cualquier cosa que hubiera caído en ellos.

Entre los restos, fueron identificados varios componentes aislados del casco, sin ninguna estructura articulada. Esto puede explicarse por el uso exclusivo de pernos de hierro en la construcción del barco, una característica observada en otras carracas mediterráneas de la época. La técnica minimizaba el mantenimiento durante un periodo de funcionamiento corto, pero intensivo —este tipo de cascos eran más fáciles de construir y se mantenían enteros mientras el hierro aguantara—, pero cuando los pernos empezaban a corroerse, normalmente en torno a los diez años de uso, las embarcaciones eran desechadas y sustituidas por otras. Esto puede explicar por qué el Trinidad Valencera se rompió tan rápidamente, permitiendo el enterramiento aleatorio y la conservación de buena parte de su

material asociado.[34]

El Trinidad Valencera no solo proporcionó una muestra representativa del equipamiento naval y militar, sino también evidencias del mundo de su época (imágenes 30 y 31; 64 y 65). Esta cantidad y variedad de objetos cotidianos, tan raramente hallados en la mayoría de las excavaciones en tierra, despertó un gran interés entre el público en general y constituyó una enorme aportación para las exposiciones de los museos.

Los naufragios de la playa de Streedagh

En 1985, un grupo de buzos ingleses encabezados por Steven Birch, Alan King y Harry Chapman llegaron a la playa de Streedagh, una larga playa en forma de curva situada al norte de Sligo, en el oeste de Irlanda, donde tres barcos de la Armada quedaron varados, con gran pérdida de vidas (véase el capítulo 15). Los buzos consiguieron permiso de las autoridades estatales para buscar el pecio y se presentaron allí con botes inflables, profundímetros y magnetómetros de protones. Basando su patrón de búsqueda en el calado de los barcos y el estado de la marea cuando estos se hundieron, siguieron una línea paralela a la costa e identificaron tres objetivos a unos 90 metros de la playa, separados unos 270 metros entre sí. Dada la escasez de supervivientes, la identidad de estos barcos no era conocida en general. Por fin, el Juliana fue identificado por sus cañones, mientras que las fuentes históricas permitieron a I. I. A. Thompson y a nosotros determinar que los otros dos navíos eran el Lavia, de Venecia, y el Santa María de Visón, de Ragusa. Partes del casco del Juliana, así como su enorme timón, estaban visibles tras algunas recientes tormentas. Para obtener el título de «recuperador en posesión de los derechos sobre los restos de un naufragio» —un requisito necesario conforme a legislación de entonces—, el grupo de buzos llevó a cabo una inspección detallada de los restos del Juliana y sacó tres cañones de este y uno de los restos del Lavia.

Los buscadores se constituyeron como el «Streedagh Armada Group» [Grupo de la Armada de Streedagh], con la intención de llevar a cabo una investigación arqueológica a lo largo de los siguientes años. Esto animó a la República de Irlanda a estudiar más detalladamente su legislación sobre restos de naufragios, que, hasta aquel momento, había sido formulada para regular la recuperación con fines comerciales más que arqueológicos. Aparte de alguna supervisión rutinaria, los pecios de Streedagh habían permanecido en estado inactivo durante dos décadas de debates jurídicos más parecidos a una competición entre las partes que a una iniciativa

concertada por el Estado para establecer unos protocolos legales en virtud de los cuales los restos de naufragios históricos quedaran protegidos como patrimonio nacional. El resultado acabó siendo de lo más amistoso que cabe en este tipo de cosas: el Grupo de la Armada de Streedagh fue elogiado por su forma de proceder responsable, y generosamente recompensado por su trabajo, mientras que el Estado pudo elaborar una legislación en virtud de la cual, de manera automática, todos los restos de naufragios que se hallan en sus aguas, con una antigüedad superior a los cien años, quedan bajo su protección. Para apoyar esta sensata política, se fundó la Unidad de Arqueología Subacuática (UAU, por sus siglas en inglés), destinada a identificar, inspeccionar y supervisar los enclaves con restos de naufragios y participar activamente en su gestión.[35]

En los últimos años, la UAU se ha implicado con ahínco en los emplazamientos de Streedagh. Las galernas invernales de 2013 y 2014 volvieron a dejar expuestas partes del Juliana, dejando a la vista nueve cañones más y otros artefactos. Se organizó una operación de rescate dirigida por la UAU, en la que también participaron otras partes interesadas, y los nueve cañones fueron recuperados, junto con un enorme caldero de bronce que todavía contenía restos de brea. Todos los hallazgos son actualmente objeto de conservación y los emplazamientos continúan siendo supervisados.

Epílogo

El arte de vencer se aprende en las derrotas.
SIMÓN BOLÍVAR[1]

¿Qué lecciones aprenden los tres protagonistas de la campaña de la Armada? En dos de los casos, menos de lo que se podría pensar. Durante la primera mitad del siglo XVII, tanto la Armada española como la inglesa fracasaron en las tres categorías propuestas por John Gooch y Eliot Cohen (véase el capítulo 16): no aprendieron del pasado, no anticiparon futuros acontecimientos, y no supieron adaptarse a las circunstancias inmediatas en el campo de batalla, como la campaña naval de 1639 demostró de manera tan espectacular.

En septiembre de aquel año, don Antonio de Oquendo, hijo de Miguel, condujo otra armada desde La Coruña, compuesta por 45 buques de guerra de la Corona y 30 mercantes embargados de varios puertos mediterráneos y atlánticos, con 14.000 hombres a bordo, de los cuales 6.000 pertenecían a la infantería española e italiana destinada a reforzar al ejército de Flandes, que se encontraba todavía luchando por sofocar la revuelta holandesa. La principal misión de Oquendo era desembarcar a estos refuerzos en Dunkerque, pero sus instrucciones le permitían presentar batalla a los holandeses si estos se interponían en su camino. El primer ministro español, el conde duque de Olivares, aseguró a Oquendo que sus barcos eran tales «que en calidad, desde la jornada de Inglaterra acá, no se han visto iguales navíos a los que V.S. lleva» —un paralelismo no muy inspirador, especialmente para Oquendo, que, en 1588, con once años de edad, debía de recordar el desastre claramente—. No obstante, a diferencia de Felipe II, Olivares consideró un plan B: pidió permiso al rey Carlos de Inglaterra, Escocia e Irlanda, hijo de Jacobo y pretendiente rechazado a la mano de la princesa española (véase el capítulo 20), para que permitiera a la Armada refugiarse en un puerto inglés en caso necesario (si bien lo solicitó después de que la flota ya hubiera zarpado).[2]

Al igual que Medina Sidonia, justo antes de partir de La Coruña, Oquendo ordenó a todos los que iban a bordo de su flota confesar y comulgar, y evitar «toda especie de pecados públicos, principalmente blasfemias y juramentos». También como Medina Sidonia, dio instrucciones a la flota de zarpar en formación de «media luna conforme a los puestos señalados» a cada barco. En caso de batalla,

«ningún navío combatirá con la capitana enemiga, que el General reserva para el suyo», confiado en que los numerosos soldados que llevaba en las cubiertas se impondrían en el momento del abordaje.[3]

La primera ocasión llegó para Oquendo el 16 de septiembre, cuando una pequeña flota holandesa al mando de Maarten Harpertszoon Tromp interceptó a la Armada junto al cabo Beachy. Según un oficial portugués en la flota, la idea de Oquendo «era abordar el buque insignia enemigo sin disparar un solo cañón o mosquete», por lo que «fue a echarse encima de los holandeses para que cuando las dos naos capitanas quedaran la una junto a la otra, él pudiera lanzarse a bordo de la del enemigo». Tromp, sin embargo, atacó frontalmente, en fila —la primera vez que consta el uso de esta táctica— disparando andanadas desde la distancia hasta que obligó a Oquendo a abortar la acción. Dos días después, Tromp atacó por la noche (otra innovación), de nuevo frontalmente y en fila, dando órdenes a sus capitanes de no llegar a quedar al alcance de los mosquetes», dada la ventaja de Oquendo «en el fuego de mosquete». El bombardeo holandés duró catorce horas, durante las cuales, según un sacerdote jesuita, «no podía llegar a decir tres palabras seguidas del padrenuestro que no paraba de rezar sin que se escuchara el eco de algún cañón». Finalmente, Tromp se quedó sin munición y fue a Calais para reponerla (incluyendo 1.000 balas de dieciocho y de 33 libras). Oquendo decidió entonces que no podía llegar a Dunkerque sin poner en riesgo sus transportes de tropa, de modo que entró en el fondeadero de los Downs con la esperanza de que los fuertes y la flota de Carlos lo protegerían. El rey aceptó hacerlo, pero solo si España le pagaba por ello 150.000 libras esterlinas.[4]

Peter Mundy, un inglés que había viajado por todo el mundo, subió a bordo de algunos de los barcos españoles e informó de que tenían «abundancia de hombres en su flota, pero que la mayoría estaban enfermos, andrajosos y no tenían experiencia ni como soldados ni como marineros». Y continuaba: «Ahora les aflige una enfermedad de la que están muriendo muchos, cuyos cadáveres son lanzados por la borda, y algunos llegan arrastrados hasta la orilla de la playa».[5] Oquendo consiguió enviar a parte de sus tropas hasta Dunkerque en barcos ingleses, mientras que Tromp recibía refuerzos que incrementaron sus fuerzas hasta un número de 103 barcos, entre ellos 16 brulotes. Esto le ponía en superioridad numérica no solo respecto a Oquendo, sino también a la flota inglesa de los mares estrechos: sir John Pennington solo estaba al mando de 19 barcos en los Downs. Demasiado tarde, el rey Carlos se dio cuenta de que, si Tromp atacaba, «nadie en el mundo» podría esperar que la Marina

Real se impusiera, por lo que ordenó a Pennington «mostrar intención de acudir a ayudarlos, pero sin poner en peligro los barcos de su majestad, en caso de que no haya esperanza de victoria u otra expectativa que reveses y peligros». El 18 de octubre, el lord almirante, conde de Northumberland, le dijo a Pennington: «Si cuando los holandeses los asalten, ve a los españoles defenderse» con eficacia, «entonces dispóngase a prestarles toda la ayuda posible; si no, debe retirarse cuanto antes de tan desdichado asunto». Nada que ver con la valiente actitud adoptada por el almirante Howard poco más de cincuenta años antes.[6]

Tres días después, Tromp se lanzó a acorralarlo. Según su *Diario*: «Antes del alba, rezamos nuestras oraciones» y, al amanecer, «abrimos fuego sobre el enemigo, que cortó sus amarras y desplegó velas». La densa niebla obligó a hacer una breve pausa, pero en cuanto se despejó, Tromp, mediante una letal combinación de andanadas de artillería y brulotes, hizo encallar a 23 barcos españoles. Al final, capturaron 14 navíos españoles y destruyeron otros 24 más, perdiendo solo uno en la batalla, incendiado por uno de sus propios brulotes mientras se enfrentaba a un enemigo español.[7]

Durante el posterior tumulto, Pennington fanfarroneó: «Disparamos muchos cañones desde todos nuestros barcos» a los holandeses y «les hicimos salir huyendo», y a los pocos días se distribuyó por Londres una balada impresa celebrando la derrota de España como si hubiera sido la de Medina Sidonia.

> *Creo que no ha habido,*
> *desde el 88, una batalla naval parecida*
> *cerca de Inglaterra.*

La comparación era falsa. El éxito de Howard elevó la reputación de Inglaterra por toda Europa, pero la impotencia de Pennington la echó abajo. Un representante británico en Bruselas opinaba: «Su Majestad [Carlos] ha perdido más que el rey de España»; mientras que otro afirmaba: «La pérdida de la flota española ha perjudicado gravemente la reputación de nuestro rey, incluso entre neutrales y admiradores». Pennington se mostró de acuerdo. Permitir que dos potencias extranjeras libraran batalla «en la cámara del rey», escribió, iba «en deshonra de nuestro rey y reino». El historiador Kevin Sharpe estaba sin duda en lo cierto cuando dijo: «Lo que había parecido una espléndida oportunidad para la reafirmación de la capacidad de Inglaterra para alterar el equilibrio de fuerzas se había convertido en una desastrosa demostración de su debilidad».[8]

¿Cómo había podido cambiar el equilibrio del poder naval tan drásticamente desde 1588? La campaña de la Armada desencadenó una carrera de armamento naval en el Atlántico Norte. Antes de terminar el año, Felipe II ordenó la construcción de doce grandes galeones, que serían conocidos como «los doce apóstoles» —el programa de construcción de barcos más importante emprendido por España hasta la fecha—, y para 1598 su Armada del Mar Océano incluía 27 buques de guerra construidos ex profeso. Los holandeses también se embarcaron en un programa urgente de construcción naval a raíz de que los Estados Generales promulgaran, en 1589, una «orden para la protección marítima», y del establecimiento de cinco almirantazgos provinciales dependientes de Mauricio de Nassau, comandante de las fuerzas armadas de la República. En 1599, una fuerza expedicionaria exclusivamente holandesa, integrada por 73 navíos, atacó las Azores y la isla de Santo Tomé; y, en 1621, la Marina de la República ya contaba con 9 buques de guerra de 500 toneladas o más.[9]

Para entonces, la Marina inglesa también se había expandido: en 1596, los 38 barcos de la Marina de la reina portaban un total de 1.059 cañones (628 de ellos de 9 libras o más). A partir de este momento, sin embargo, los astilleros reales se esforzaron por construir barcos de guerra más grandes y más poderosos, aunque a su vez más lentos a la hora de maniobrar y más caro de mantener. El Prince Royal, de 1.200 toneladas, construido en 1610 y dotado con 55 cañones de un peso algo superior a las 83 toneladas, fue probablemente el barco de guerra más grande del mundo hasta 1637, año en el que se botó el Sovereign of the Seas, de 1.500 toneladas, dotado con 104 cañones de más de 153 toneladas de peso. Solo era una tercera parte más pequeño que el Victory, el buque insignia con el que Nelson luchó en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, el mismo día de la batalla de los Downs.[10]

Pero el Sovereign of the Seas no se encontraba en absoluto cerca de los Downs el día de la batalla: pocos días antes, Peter Mundy lo había contemplado con admiración mientras estaba anclado en Chatham. Mientras, los grandes barcos construidos durante el reinado de Isabel entraban en estado de decrepitud. Aunque el Ark Royal sirvió como buque insignia inglés en el ataque sobre Cádiz llevado a cabo en 1625, su comandante lo consideraba «muy inadecuado, debido a que su cubierta inferior está tan baja que le entra agua». De hecho, todos «los barcos tan grandes, y especialmente los antiguos, van tan sobrecargados de artillería» que su «propia carga los

perjudicaba más que ninguna otra cosa, y si no hubiéramos almacenado gran parte de la artillería», se habrían hundido.[11]

No obstante, la construcción y el mantenimiento de una flota de barcos de este tipo sirvió a un propósito importante: dar lugar al primer complejo naviero industrial del mundo. Un barco de guerra era del mismo tamaño que muchas casas de campo, y portaba más cañones que muchas fortalezas. La construcción de cada uno de ellos llevaba entre dos y tres años, y requería una inmensa infraestructura. Tras admirar el Sovereign of the Seas en 1639, Peter Mundy visitó el astillero real anexo de Chatham, y señaló que el edificio que albergaba la cordelería tenía «el tejado más largo que yo haya visto» nunca, lo que permitía a los cordeleros trabajar «en tiempo de lluvia».[12] Cincuenta años después, la fabricación de cuerdas, velas, artillería y municiones, así como de embarcaciones para la Marina inglesa, tenía empleados a casi 6.500 hombres, en una época en que el astillero privado más importante no contaba con más de 32 trabajadores. En palabras de Nicholas Rodger, «los astilleros entraron en la era industrial unos cien años antes que el resto del país». Mientras tanto, los navíos de línea británicos —cada uno de los cuales iba dotado de avanzados sistemas armamentísticos con componentes estandarizados e intercambiables— aumentaron de 46 en 1650 a 112 en 1695, lo que hizo de la Marina Real (en palabras del historiador de la Marina, John Ehrman) «la industria más completa y, en algunos aspectos, más grande, del país».[13]

Al igual que en la época Tudor, alcanzar el estatus de primera potencia naval era en parte reflejo del temor a enemigos tanto reales como imaginarios: la carrera armamentística con los holandeses, los españoles y, cada vez más, los franceses, llevó a sucesivos gobiernos en Londres a invertir cuantiosas sumas en crear los «muchos fuertes móviles» de los que alardeaba sir Walter Raleigh. También condujo a otros cambios importantes y duraderos. Entre 1660 y 1688, la Marina inglesa estuvo estrechamente controlada por Carlos II y su hermano Jacobo II, ambos más expertos en temas navales que ningún monarca anterior o posterior a ellos: el primero diseñó yates y fue el inventor *de facto* del deporte de la navegación en yate; el segundo comandó la armada inglesa en varias batallas importantes; ambos eran pilotos expertos en el estuario del Támesis; ambos querían tener una armada que fuera capaz de derrotar a cualquier enemigo en el mar. Con este fin, en 1661, Carlos creó una nueva vía de ascenso para «jóvenes caballeros dispuestos a aplicarse en el aprendizaje de la navegación e incorporarse al servicio en el mar», conocidos como Volunteers per Order [*voluntarios a petición*: equivalente al rango de guardiamarina],

hasta que llegó un momento en que «prácticamente toda la joven generación de oficiales de la Marina inglesa eran caballeros que habían entrado como voluntarios a petición». En 1677, Carlos decretó que en el futuro todos los candidatos al rango de teniente debían haber servido al menos tres años en el mar, incluido uno como guardiamarinas, y pasar a continuación un examen de marinería llevado a cabo por oficiales de alto rango. Como indicó Nicholas Rodger: «El concepto de examen de cualificación era extremadamente infrecuente, y las implicaciones sociales de obligar a los hijos de los caballeros a servir junto a suboficiales iba a resultar extremadamente controvertido», pero creó una estructura profesional sólida que hoy en día continúa siendo un elemento sustancial de la Marina Real.[14]

Esta combinación de fortalezas, cuantitativas y cualitativas, permitió que Britania, pese a su reducido tamaño, gobernara los mares; y es pertinente situar sus orígenes en las innovaciones introducidas por Drake y Hawkins un siglo antes, y a los reveses sufridos posteriormente. El fracaso en Cádiz de 1625 y la humillación en los Downs de 1639 demostraron, con la misma claridad que el destino sufrido por la Armada, que unas fuerzas navales competentes requieren de una innovación e inversión constantes. Los expertos navales aprenden de los ejemplos de fracaso tanto como de los éxitos. «La desgracia y el defecto de nuestro país consiste en creernos mejores que otros», escribió el almirante sir Cloudesley Shovell en 1702:

> Pero la experiencia me ha enseñado que, cuando los hombres tienen una veteranía y disciplina similar en el combate, lo normal es que el número decida la victoria; ya que cuando se trata de flotas, escuadrones y navíos de potencia equiparable, para cuando el derrotado se dispone a retirarse, el otro también está vencido y feliz de que el enemigo se marche. Luchar, vencer y perseguir a un enemigo de fuerza similar es algo que he visto algunas veces; pero rara vez he visto ninguna victoria de la que quepa estar orgulloso cuando las fuerzas han sido casi iguales.

El capitán de navío Cesáreo Fernández Duro llegó a una conclusión similar en la introducción de su magnífico libro, *La Armada Invencible*, publicada en 1884:

> A mi entender, algo más que la satisfacción de la curiosidad histórica se obtiene de la lectura de estos documentos. Las armas varían y suelen cambiar también las condiciones de los hombres que las manejan; pero los principios fundamentales del arte de la guerra son invariables en la tierra como en la mar, y el conocimiento de las causas que han producido descalabro será siempre una de las más provechosas lecciones del militar.

Esta es la razón principal por la que la fascinación por la campaña de la Armada perdurará.[15]

El futuro

¿Quién sabe qué nuevo material de la Armada podría ser localizado en el futuro? En el frente documental, las principales colecciones de los archivos públicos seguirán constituyendo la base de los estudios históricos de la Armada, aunque todavía pueden salir a la luz fuentes nuevas —como la correspondencia de Recalde con Medina Sidonia, Bobadilla y Leyva, localizada en 1994 en una caja etiquetada con el nombre «Papeles curiosos», escondida entre la serie de «Órdenes Militares» del Archivo Histórico Nacional en Madrid, o el registro de pagos efectuados en Dartmouth para el rescate de 500 marineros y soldados de la Armada, hallado durante el proceso de catalogación del archivo de un aristócrata belga en 2006. El archivo de los condes de Revillagigedo contiene tanto los papeles de Diego Flores de Valdés como los de su primo don Pedro, pero solamente unos pocos documentos de esta colección han pasado a ser de dominio público.[16]

Lo mismo puede decirse del frente arqueológico. Uno de los barcos de la Armada que nos consta que se hundieron en la costa de Noruega ha sido localizado, aunque todavía no se han excavado los restos: Torbjørn Ødegaard lo ha identificado provisionalmente como la urca Santiago, conocida como «la nao de las damas». En 2010 se inició la excavación cerca de Ferrol, en Galicia, de unos restos que podrían ser los del Regazona, y arrojó algunas piezas de artillería; pero la ausencia de otros hallazgos hace difícil establecer una fecha, y menos aún su conexión con la Armada. Se han realizado varias tentativas de relacionar con la Armada otros restos de naufragios en las aguas del oeste de Irlanda. En el siglo XIX se sacaron varios cañones de bronce de un supuesto pecio de la Armada localizado cerca de Burtonport, en el condado de Donegal, que fueron vendidos como chatarra. Recientes excavaciones llevadas a cabo en el área por parte de la UAU han localizado un pecio que data de poco después de 1588. El Proyecto San Marcos, fundado en 2014 como un grupo comunitario con el objetivo de localizar e identificar los restos del galeón San Marcos (Portugal), llevó a cabo un estudio geofísico marino cerca de la isla de Mutton, pero todavía no se han publicado resultados.[17]

Al igual que con los documentos, siempre existe la posibilidad de que se produzcan más descubrimientos arqueológicos, especialmente dado el continuo desarrollo de la ciencia de la investigación subacuática. Sin embargo, por encima de todo, nosotros creemos —y

esperamos que este libro lo haya demostrado— que lo más fructífero que nos deparará el futuro llegará a través de la estrecha cooperación entre arqueólogos e historiadores. Dado que tanto los recursos documentales como los arqueológicos son tan abundantes y complementarios, nos ofrecen muy interesantes oportunidades para llevar a cabo una investigación integrada. Pocos hechos del pasado, de ningún periodo, se prestan tanto a este nivel de enfoque interdisciplinar como la campaña de la Armada española.

Cronología

Todas las fechas en el nuevo estilo después de 1582

1580 *Agosto*
Las fuerzas de Felipe II, comandadas por el marqués de Santa Cruz y el duque de Alba, invaden Portugal y toman Lisboa.
Septiembre
Francis Drake regresa de su circunnavegación; Felipe II autoriza a Juan Martínez de Recalde para transportar una fuerza expedicionaria papal hasta Smerwick (Irlanda).
Noviembre
Las tropas papales se rinden en Smerwick a las fuerzas de Isabel; casi todos son ejecutados.
1581 *Enero*
El duque de Parma inicia la reconquista de los Países Bajos del sur.
Abril
Isabel nombra caballero a Drake; Felipe es aclamado como rey de Portugal; los Estados Generales de los Países Bajos declaran a Felipe II depuesto de todos sus títulos.
Julio
Don Pedro de Valdés lidera un intento fallido de conquistar Terceira.
Noviembre
Diego Flores de Valdés lleva la flota hasta el Estrecho de Magallanes (regresa en mayo de 1583)
1582 *Febrero*
El duque de Anjou se convierte en duque de Brabante.
26 de julio
Santa Cruz obtiene una victoria naval frente a São Miguel en las Azores.
1583 *Julio*
Conquista de Terceira; Santa Cruz sugiere un ataque posterior a Inglaterra.
1584 *Enero*
Santa Cruz es nombrado capitán general del Mar Océano; muere el duque de Anjou.
Julio
Asesinato de Guillermo de Orange.
Diciembre
España firma el Tratado de Joinville con el duque de Guisa y la Liga Católica francesa.
1585 *Febrero*
Enrique III firma el Tratado de Nemours con la Liga Católica francesa.
Mayo
Felipe II impone un embargo a todos los barcos extranjeros en los puertos ibéricos; Sixto V es elegido papa.
Agosto
Tratado angloholandés de Nonsuch; caída de Amberes en manos de España.
7 de octubre

Francis Drake ocupa los puertos de Galicia (hasta el día 17) y continúa saqueando las posesiones españolas en Canarias y el Caribe.

24 de octubre

Felipe declara que está preparado para invadir Inglaterra.

Diciembre

Felipe invita a Parma a preparar un plan de invasión (la respuesta se envía en abril de 1586); el conde de Leicester llega para gobernar la República Holandesa.

1586

Enero

Felipe II acepta la oferta de Santa Cruz para preparar un plan de invasión (enviado en marzo).

Junio

Recalde es puesto al mando de la nueva escuadra de Vizcaya; Hawkins comienza el bloqueo de tres meses de las aguas ibéricas.

20 de junio

Giovanni Battista Piatti llega a la corte con un plan de invasión preparado por Parma.

26 de julio

Piatti sale de la corte con una copia del plan maestro para la Empresa de Inglaterra para Parma.

17 de noviembre

Felipe ordena a los virreyes de Nápoles y Sicilia que envíen barcos, municiones y tropas a España.

1587

Enero

Ejecución de María Estuardo, reina de Escocia; la guarnición inglesa traiciona a la ciudad de Deventer y se la entrega a Parma.

Marzo

El duque de Medina Sidonia impone un embargo a las urcas en los puertos andaluces.

12 de abril

Drake sale de Plymouth dispuesto a «chamuscar las barbas del rey de España».

29 de abril

Drake asalta Cádiz e impide que los barcos españoles salgan del Mediterráneo.

2 de mayo

Recalde llega a Lisboa con la escuadra de Vizcaya.

18 de junio

Drake captura el navío portugués de las Indias Orientales São Felipe frente a las Azores y regresa a Inglaterra.

16 de julio

Santa Cruz y Recalde dirigen la Armada desde Lisboa a las Azores para encontrarse con las flotas del tesoro de América.

29 de julio

Tratado entre España y el papa sobre el futuro gobierno de la Inglaterra católica; Sixto V deposita un millón de ducados en un banco de Roma, pagaderos en el momento en que las tropas españolas desembarquen en Inglaterra.

4 de agosto

Don Alonso de Leyva llega a Lisboa con todos los barcos reunidos en Andalucía; Parma captura Sluis.

4-14 de septiembre

Felipe emite nuevas instrucciones a Parma y a Santa Cruz para la invasión de Inglaterra.

25 de septiembre

Santa Cruz lleva las flotas del tesoro de América hasta Sevilla.
29 de septiembre
Santa Cruz regresa a Lisboa; la Armada comienza a reabastecerse.
10 de octubre
La escuadra de Recalde regresa a Lisboa.
16 de noviembre
Daños causados por el temporal en los barcos de Lisboa.
Diciembre
La escuadra de bloqueo holandesa asume la guardia permanente frente a la costa de Flandes.
1588
División de la Armada en escuadras: Portugal (Medina Sidonia), Andalucía (Valdés), Vizcaya (Recalde), Guipúzcoa (Oquendo), Levante (Bertendona), urcas (Gómez de Medina), galeazas (Moncada), galeras (Medrano) y pinazas y zabras (Mendoza, luego Ojeda).
9 de febrero
Muerte de Santa Cruz.
26 de febrero
Medina Sidonia acepta a regañadientes estar al mando de la Armada.
8 de marzo
Comienzan las conversaciones de paz anglo-españolas en Flandes.
14 de marzo
Medina Sidonia llega a Lisboa.
1 de abril
Felipe firma sus instrucciones para Medina Sidonia y Parma.
23 de abril
Felipe firma una patente secreta a don Alonso de Leyva para que sustituya a Medina Sidonia en caso de necesidad.
28 de abril
Diego Flores de Valdés y la escuadra de Castilla llegan a Lisboa.
29 de abril
El duque de Guisa acepta urdir una rebelión católica en Francia.
7 de mayo
Medina Sidonia traza el plan de batalla.
9 de mayo
Medina Sidonia publica la revista general de la «Felicísima Armada» en Lisboa.
12 de mayo
Día de las barricadas en París: Guisa toma el control.
23 de mayo
Las conversaciones de paz anglo-españolas se trasladan a Bourbourg; la flota inglesa se concentra en Plymouth.
28 de mayo
La Armada sale de Lisboa y se dirige hacia Inglaterra.
30 de mayo
Howard dirige la flota inglesa desde Plymouth y se dirige hacia España.
7 de junio
Medina Sidonia emite órdenes para la defensa del buque insignia en la batalla.
13 de junio
Entrega por primera vez de pólvora, balas y mecha a los soldados a bordo del Armada «para ejercitarse».
14 de junio

La Armada llega al cabo Finisterre y queda a la espera de avituallamiento. *16 de junio*
La flota inglesa regresa a Plymouth.
19 de junio
Medina Sidonia entra en La Coruña con parte de la Armada; la tormenta dispersa al resto.
24 de junio
Medina Sidonia insta a Felipe a abandonar la Empresa de Inglaterra.
4 de julio
La armada inglesa zarpa de nuevo hacia España.
5 de julio
Parma inspecciona su flota en Dunkerque; se refuerza la flota de bloqueo holandesa.
18 de julio
Valentine Dale pregunta a Parma en una audiencia en Brujas si planea invadir Inglaterra.
19 de julio
Medina Sidonia y su Consejo de Guerra en La Coruña deciden volver a intentar la Empresa.
21 de julio
La Armada zarpa contra Inglaterra.
22 de julio
La flota inglesa regresa a Plymouth.
25 de julio
Medina Sidonia avisa a Parma de su acercamiento.
29 de julio
La Armada avista el cabo de Lizard y arrían velas; Consejo de Guerra a bordo del San Martín; los ingleses avistan la Armada.
30 de julio
La Armada entra en el Canal de la Mancha y arrían velas; la flota inglesa se hace a la mar desde Plymouth esa noche.
31 de julio
Primer combate: pérdida del Rosario y del San Salvador; Medina Sidonia envía un segundo mensajero a Parma.
1 de agosto
No hay hostilidades; la Armada continúa su avance.
2 de agosto
Segundo combate, frente a Portland Bill; el Consejo Privado inglés ordena la movilización total de sus tropas.
3 de agosto
Howard divide la flota inglesa en cuatro escuadras; la carta de Medina Sidonia del 25 de julio llega a Parma.
4 de agosto
Tercer combate, frente a la isla de Wight; la Armada reorganiza su formación en círculo; el duque de Guisa es nombrado «lugarteniente general del reino» en Francia.
6 de agosto
La Armada fondea frente a Calais; la carta de Medina Sidonia del 31 de julio llega a Parma; Isabel rompe las conversaciones de paz en Bourbourg; la escuadra de Seymour se une a Howard.
7-8 de agosto, noche

Ataque de los brulotes.
8 de agosto
Batalla frente a Gravelinas.
9 de agosto
Medina Sidonia y Howard celebran un Consejo de Guerra para discutir sus opciones; la escuadra de Seymour regresa al Canal de la Mancha.
10 de agosto
Parma completa el embarque de las fuerzas de invasión; Medina Sidonia ordena a la Armada que regrese a España navegando alrededor de Escocia e Irlanda, y reduce las raciones diarias.
12 de agosto
La Armada frente al estuario de Forth; la flota inglesa se retira.
19 de agosto
La reina Isabel pronuncia su arenga de victoria en Tilbury.
20 de agosto
La Armada entra en el Atlántico.
21 de agosto
Medina Sidonia envía a don Baltasar de Zúñiga a la corte.
27 de agosto
El Consejo Privado inglés ordena la desmovilización del ejército.
31 de agosto
Parma disuelve la flota.
11 de septiembre
La flotilla inglesa bombardea el Santa Ana (Vizcaya) en El Havre; se hunde una semana después.
12 de septiembre
Parma sitia Bergen-op-Zoom sin éxito (hasta el 30 de octubre).
14-16 de septiembre
El Trinidad Valencera naufraga en Lough Foyle (condado de Donegal).
20-22 de septiembre
Medina Sidonia regresa a Santander; en la costa oeste de Irlanda, el San Esteban, el San Nicolás Prodaneli, el Ciervo Volante, el Falcón Blanco Mediano, el Concepción, el Santa Bárbara, el Gran Grin, el Santa María de la Rosa, el Anunciada y el Rata Encoronada todos naufragan.
23 de septiembre
Diego Flores vuelve a Laredo; Oquendo vuelve a Pasajes.
24 de septiembre
Zúñiga llega a El Escorial y pasa varias horas informando a Felipe II; el Duquesa Santa Ana naufraga frente a Donegal.
25 de septiembre
El Lavia, el Juliana y el Santa María de Visón naufragan en Streedagh Strand.
26 de septiembre
Recalde ordena quemar el San Juan Fernandome en Blasket Sound.
28 de septiembre
El Gran Grifón naufraga frente a la isla de Fair.
7 de octubre
Recalde regresa a La Coruña.
10 de octubre
Bertendona vuelve a Muros.
13 de octubre
Felipe ordena al clero español que deje de rezar por el éxito de la Armada y rece

por la guía divina.
14 de octubre
Aramburu regresa a Santander.
21 de octubre
Isabel ordena a Drake y Norris que preparen una contraarmada.
28 de octubre
El Girona naufraga frente a Dunluce (condado de Antrim).
5 de noviembre
El galeón de Tobermory (San Juan de Sicilia) es destruido.
6 de noviembre
El San Pedro naufraga frente a Devon.
10 de noviembre
Felipe desea estar muerto.
12 de noviembre
El Consejo de Estado español recomienda a Felipe que continúe la guerra con Inglaterra.
22 de noviembre
Felipe ordena la construcción de doce nuevos galeones (los «doce apóstoles»).
24 de noviembre
Servicio de Acción de Gracias en todas las iglesias de Inglaterra.
30 de noviembre
La Junta de la Marina de Isabel aprueba el «Device» para construir ocho nuevos buques de guerra.
4 de diciembre
Isabel recorre las calles de Londres para dar las gracias en la catedral de San Pablo.
8 de diciembre
El Regazona naufraga al intentar entrar en Ferrol
23 de diciembre
Diego Flores de Valdés es detenido y encarcelado en el castillo de Burgos.

Abreviaturas

AA Archivo de la Casa de los Duques de Alba, Biblioteca de Liria, Madrid (caja y folio).
ABBVG Archivo de Bergeyck, Beveren-Waas, Bélgica, papeles *De Visscher de Celles*.
ACC *Actas de las Cortes de Castilla*, 17 vols. (Madrid, 1861-91).
AGI Archivo General de las Indias, Sevilla (series, libro, legajo y folio).
IG *Indiferente general*.
PJ *Papeles de Justicia*.
AGR Archives Générales de Royaume/ Algemeen Rijksarchief (Bruselas).
PEA *Papiers d'État et d'Audience (legajo y folio)*.
CC *Chambre des Comptes (legajo y folio)*.
SEG *Secrétairie d'État et de Guerre (registro y folio)*
AGS Archivo General de Simancas (España).
CJH *Consejo y Juntas de Hacienda* (legajo y folio).
CMC *Contaduría Mayor de Cuentas* (época y legajo).
CS *Contaduría del Sueldo* (época y legajo).
Estado *Estado*.
GyM *Guerra y Marina* (Previamente *Guerra Antigua*, con legajo y folio).
MPD *Mapas, Planos y Dibujos*.
SP *Secretarías provinciales* (legajo o libro y folio).
AHE *Archivo Histórico Español*, 35 vols. hasta la fecha (Madrid 1950 -).
AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid.
AESS *Archivo de la Embajada Española cerca de la Santa Sede*.
OM *Sección Órdenes Militares* (legajo y folio).
Inq Sección Inquisición (legajo o libro y folio).
AHR *American Historical Review*.
AMAE-MBD *Archives du Ministère des Affaires Étrangères*, París, *Mémoires et documents: fonds divers, Espagne*.
APC *Acts of the Privy Council of England*, ed. J. R. Dasent *et al.*, 41 vols. (Londres, 1890-1964).
ARA Algemene Rijksarchief, La Haya (colección, *loketkas* y folio).
ASC Archivo de la Casa de los marqueses de Santa Cruz, Madrid.
ASFMP Archivio di Stato, Florencia, *Mediceo del Principato*.
ASGAS Archivio di Stato, Génova, *Archivio Segreto*.
ASLOSD Archivio di Stato, Lucca, *Officio sopra le differenze*.
ASMAGS Archivio di Stato, Mantua, *Archivio Gonzaga: Spagna*.
ASMoAS Archivio di Stato, Módena, *Cancellaria ducale, sezione estero: ambasciatori Spagna*.
ASNCF Archivio di Stato, Nápoles, *Sezione diplomatico-politico: Carte Farnesiane.*
ASPCF Archivio di Stato, Parma, *Carteggio Farnesiano*.
ASV Archivio Segreto Vaticano, El Vaticano.
Lettere Principi. *Lettere Principi.*
Nunziatura Spagna. ASVe *SDS* Archivio di Stato, Venecia, *Senato: Dispacci Spagna*.
BAV Biblioteca Apostólica Vaticana, El Vaticano, Colección de Manuscritos.
Urbinate Latini. *Urbinate Latini.*
Vaticani Latini. BCR *Ms*. Biblioteca Casanatense, Roma, Colección de Manuscritos.
BCRH *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire.*
BL British Library, Londres, *Department of Western Manuscripts* (con colección, volumen y folio).

BMC Calvar Gross, J. I. González-Aller Hierro, M. de Dueñas Fontán y M. del C. Mérida Valverde, *La batalla del Mar Océano*, 5 vols. (Madrid, 1988-2015).

BNE Biblioteca Nacional de España, Madrid, Sección de Manuscritos.

BNF Bibliothèque Nationale de France, París, con Colección de Manuscritos, volumen y folio.

Bod Bodleian Library, Oxford, Department of Western Manuscripts, con Colección de Manuscritos, volumen y folio.

BPU Bibliothèque Publique et Universitaire, Ginebra, *Collection Manuscrite Édouard Favre.*

BR Biblioteca Real, Madrid (previamente Biblioteca del Palacio Real), Sección de Manuscritos.

BRM Bibliothèque Royale, Bruselas, Sección de Manuscritos.

Brugmans H. Brugmans, ed., *Correspondentie van Robert Dudley, graaf van Leycester, en andere documenten betreffende zijn gouvernement-generaal in Nederlanden 1585-88*, 3 vols. (Utretch).

BZ Biblioteca de Zabálburu, Madrid (previamente, Archivo de la Casa de Heredía Spínola), con caja y folio.

CC Correspondance du Cardinal de Granvelle, 1565-1586, ed. E. Poullet and C. Piot, 12 vols. (Bruselas, 1877-96).

CDI Colección de documentos inéditos para la historia de España, 112 vols. (Madrid, 1842-95).

CSPD Calendar of State Papers, Domestic Series, acorde al reinado.

CSPF Calendar of State Papers, Foreign series, of the reign of Elizabeth, vol. XXI (en cuatro partes), ed. S. C. Lomas and A. B. Hinds; y vol. XXII, ed. R. B. Wernham (Londres, 1927-36).

CSPI Calendar of State Papers relating to Ireland in the reign of Elizabeth, vol. IV: 1588-1592, ed. H. C. Hamilton (Londres, 1895).

CSPR Rome Calendar of State Papers relating to English affairs preserved principally at Rome, ed. J. M. Rigg, 2 vols. (Londres, 1916-26).

CSPS Calendar of State Papers relating to Scotland, ed. J. Bain, W. K. Boyd, A. I. Dunlop y J. D. Mackie, 13 vols. (Edimburgo, 1898-1969).

CSPSp Calendar of State Papers relating to English affairs preserved… in the archives of Simancas. Elizabeth, ed. M. A. S. Hume, 4 vols. (Londres, 1892-9).

CSPV Calendar of State Papers and manuscripts relating to English affairs existing in the archives and collections of Venice, ed. H. F. Brown, vol. VIII (Londres, 1894).

DHME Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo El Real de El Escorial, ed. J. Zarco Cuevas, G. de Andrés *et al.*, 8 vols. (Madrid, 1917-62).

Duro C. Fernández Duro, ed., *La Armada Invencible,* 2 vols. (Madrid, 1884-5).

EHR English Historical Review (con número de volumen).

FBP G. Parker, *Felipe* II. *La biografía definitiva* (Barcelona, 2010).

FCDM Archivo Casa Ducal de Medinaceli, Toledo, *Archivo Histórico*.

Folger Shakespeare Library, Washington, DC Colección de Manuscritos.

Folgerpedia, «The Elizabethan Court day-by-day», con año y fecha. [Véase *Library of Congress*].

HHSt A Hof-und Staatsarchiv, Viena, con series, *Konvolut* y folio.

HMC Historical Manuscripts Commission: Reports (con descripción).

HMC Bath Calendar of the Manuscripts of the Most Honourable the Marquess of Bath, 5 vols. (Londres, 1904-1980).

HMC Foljambe Historical Manuscripts Commission, *Fifteenth report, Appendix, Part V: The manuscripts of the Right Honourable F. J. Savile Foljambe of Osberton* (Londres, 1897).

HMC Hatfield Manuscripts Commission, *Calendar of the Manuscripts of the Most Honourable the Marquess of Salisbury, preserved at Hatfield House*, vols. 24 (Londres, 1883-1976).
HSA Hispanic Society of America, Nueva York, Colección de Manuscritos.
Altamira papers (con número de documento).
Hersemann catalogue (con número del catálogo y documento).
HM Huntington Library, Art Collections, y Botanical Gardens, San Marino, California, Colección de Manuscritos.
Hastings Manuscripts.
Manuscript.
IVD Instituto de Valencia de Don Juan, Madrid (con envío y folio). Japikse N. Japikse, *Resolutiën der Staten Generaal van 1576 tot 1609*, 14 vols. (La Haya, 1917-70).
KB Koninklije Bibliotheek, La Haya, Sección de Manuscritos.
KMSP Karpeles Manuscript Library, Santa Barbara, California, *Medina Sidonia Papers*.
Casa de la Contratación.
Compañía General: Cuentas.
Cartas de Reyes.
LaKnaughton, *State Papers relating to the defeat of the Spanish Armada, anno 1588,* Navy Records Society I-II (Londres, 1985).
LCP Lefèvre, ed., *Correspondance de Philippe* II *sur les affaires des Pays-Bas*, vol. III (Bruselas, 1956).
Lilly Lilly Library, Bloomington, Indiana.
LoC Library of Congress, Washington, DC, Colección de Manuscritos.
LPL Lambeth Palace Library, Colección de Manuscritos.
Lyell R. Lyell, «A commentary on certain aspects of the Spanish Armada drawn from contemporary sources» (hay dos ejemplares: Oxford University B. Litt. thesis, 1932; y Houghton Library, Harvard, fMs Eng. 714. Harvard también posee las fuentes originales adquiridas y utilizadas por Lyell).
MHSI *Monumenta historica societatis Iesu, LX: Ribadeneira*, II (Madrid, 1923).
TM The Morgan Library and Museum, Nueva York.
The Mariner's Mirror.
NMM National Maritime Museum, Greenwich (ahora integrado en los Royal Museums de Greenwich), Manuscript Library.
Nueva Colección de documentos inéditos para la historia de España y de sus Indias, 6 vols. (Madrid, 1892-6).
ODNB Oxford Dictionary of National Biography (online).
ÖÖ KB Österreichisches Landesarchiv, Linz, *Khevenhüller Briefbücher*.
Oria Herrera Oria, *La Armada Invencible. Documentos procedentes del Archivo General de Simancas* (Valladolid, 1929: Archivo Histórico Español, II).
Pepys Library, Magdalene College, Cambridge, Colección de Manuscritos.
RAH, Ms Real Academia de la Historia, Madrid, Colección de Manuscritos.
RAZ Rijksarchief Zeeland, Middelburg (desde 2000, integrado en el Zeeuws Archief, Middelburg), con serie y volumen.
SCJ Sixteenth Century Journal.
SEL, Ms Monasterio El Real de El Escorial, Biblioteca, Colección de Manuscritos.
TNA The National Archives, Kew (previamente, la Public Record Office).
Audit Office Papers.
Exchequer Papers.
High Court of Admiralty.
TPO Transcripciones de documentos en archivos europeos relacionados con la historia británica, hechas en el siglo XIX.

State Papers.
War Office Papers.
Xáxpuez, «Los sucesos de Flandes y Francia del tiempo de Alejandro Farnesio», *Co. Do. In.*, LXXII-LXXIV (Madrid, 1879-80).

Notas sobre las fuentes

Este libro se basa en dos fuentes de investigación distintas: la arqueología y los artefactos subacuáticos, y las imágenes y los documentos históricos. El texto siempre intenta conectar ambas, por ejemplo, con el uso de los artefactos encontrados en los pecios de los barcos de la Armada a fin de clarificar las listas escritas de objetos fletados en un barco concreto antes de que zarpara de España. Las siguientes notas se ocupan de cada corpus de investigación por separado, empezando por el arqueológico. Las fuentes históricas siguen en subsecciones: primero las obras generales para España y Portugal, Italia, Países Bajos españoles, la República de Holanda y el Estado Tudor, la mayoría divididas en material impreso y manuscrito. A continuación, se incluye una nota sobre la correspondencia diplomática que hemos usado. Por último, describimos los materiales adicionales empleados en cada capítulo.

I. Arqueología

En 1988, con *Ireland's Armada Legacy,* Laurence Flanagan aportó un resumen completo de los hallazgos en los pecios irlandeses. Desde entonces, apenas se han llevado a cabo trabajos arqueológicos en los pecios de la Armada, salvo en Streedagh Strand, condado de Kerry, donde se han recuperado piezas de artillería y demás materiales que las tormentas dejaron al descubierto en el yacimiento del Juliana y que están en proceso de conservación. Han aparecido varias publicaciones sobre los estudios y las excavaciones del material. Colin Martin ha publicado algunos artículos relevantes: «A 16th-century siege train: the battery ordnance of the 1588 Spanish Armada», «Incendiary weapons from the Spanish Armada wreck La Trinidad Valencera, 1588», «Stowed or mounted. The Spanish Armada of 1588 and the strategic logistics of guns at sea», «Weapons and fighting potential of the 1588 Spanish Armada: The military component» y, sobre un tema más amplio, «Departicularising the particular: Approaches to the investigation of well-documented post-medieval shipwrecks». En 1999 se publicaron los primeros trabajos sobre los pecios de Streedagh: «La Lavia, La Juliana and the Santa María de Visón: Three Spanish Armada transports lost off Streedagh Strand, Co. Sligo: An interim report»; y en 2011, «La Trinidad Valencera», de Kelleher, compendió los resultados de las excavaciones en dicho pecio entre 2004 y 2006.

La publicación de las actas de dos conferencias que combinaban fuentes tanto arqueológicas como históricas fue bien recibida y, a la vez, muy útil: *God's Obvious Design*, de Gallagher y Cruickshank en 1990, y *La Armada española de 1588 y la Contra Armada inglesa de 1589,* en 2021. También hemos consultado publicaciones sobre material comparativo, en especial dos volúmenes sobre el Mary Rose (*Weapons of Warre: the armaments of the Mary Ros*e, de Hildred, y *Mary Rose: Your Noblest Shippe. Anatomy of a Tudor warship*, de Marsden); así como *The Underwater Archaeology of Red Bay*, de Grenier, y *Mars (1564)*, de Eriksson y Rönnby.

II. Historia

(i) General

The Spanish Armada of 1588, de Rasor, reseñaba las obras publicadas hasta 1990: su estudio del material inglés parece completo, pero se incluían pocas obras en español y prácticamente ninguna en otros idiomas. David Starkey reseñó varios de los cien libros sobre la Armada publicados en inglés en 1988 en *TLS: The Times Literary Supplement*. En *El VI centenario,* García Hernán aportó un resumen general de las publicaciones sobre la Armada en 1988, y copió los programas de las conferencias celebradas aquel año en La Coruña, El Escorial, Madrid y Cartagena. *The Spanish story*, de Rodríguez-Salgado, aportó un útil resumen de las publicaciones de la sección «Gran Armada» del Instituto de Historia y Cultura Naval (véase el capítulo 20); y la obra *Commander of the Armada: The Seventh Duke of Medina Sidonia,* de Peter Pierson, no solo aportaba una fascinante biografía del personaje, basada en documentos hasta entonces inaccesibles de los archivos de Medina Sidonia, sino que contribuía con muchos detalles sobre la dirección de la Armada durante la campaña.

Desde entonces, han aparecido más estudios sobre la Armada, pero la mayoría se apoya de un modo desproporcionado y a veces exclusivamente en las fuentes españolas o inglesas, pero rara vez en ambas, y casi todos omiten los Países Bajos, Italia y Portugal. Entre las estimables excepciones se incluyen *Spanish Armada Priso ners*, de Paula Martin, que se fijó en las experiencias de los supervivientes encarcelados en Inglaterra y, en particular, examinaba la captura y el destino del Nuestra Señora del Rosario; y *La Armada española de 1588 y la Contra Armada de 1589,* con contribuciones de estudiosos españoles, británicos, irlandeses, portugueses, escandinavos y croatas presentadas originalmente en una conferencia internacional en

Cartagena, España, en 2019.

(ii) España y Portugal

Fuentes impresas

Todos los historiadores tenemos una deuda enorme con el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro y sus coeditores por *La batalla del Mar Océano, 1568-1604 (BMO):* diez volúmenes publicados por la sección histórica de la Marina española que contienen transcripciones de unos 7.000 documentos, además de comentarios detallados. El primer volumen (1988) publicó documentos de junio de 1568 a enero de 1586; el segundo volumen (1989) abarcó de febrero de 1586 a febrero de 1587; el tercer volumen (1993), en tres partes, abarcó de marzo de 1587 a febrero de 1588. Cada volumen contenía una útil introducción y un índice detallado. En el cuarto volumen (2014), en cuatro partes, se publicaron documentos relevantes entre febrero de 1588 y agosto de 1631 (pocos después de 1592), con una introducción magistral (pero sin índice). Algo menos de la mitad de dichos documentos habían aparecido impresos con anterioridad (la mayoría en las colecciones editadas por Duro, Maura y Oria). El quinto volumen (2015) incluía una serie de anexos técnicos (tipos de armas, mareas del Canal en 1588, etcétera), además de un «historial» de cada buque de la flota. Todos los volúmenes están actualmente disponibles para su descarga gratuita en <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=59626>.

Pocos documentos relacionados con la Armada de los archivos estatales españoles parecen haber escapado a los investigadores de *BMO,* que también incluyeron material de numerosas colecciones privadas, como el archivo del marqués de Santa Cruz. También aportaron traducciones al español de muchos documentos relacionados con la réplica inglesa a la amenaza que representaba España, además de documentos relevantes de varios archivos extranjeros (Florencia, Roma, Viena y Dubrovnik) y de los papeles de Medina Sidonia en la Karpeles Manuscript Library de California. La única omisión significativa de los documentos españoles es el material que anteriormente se encontraba en el archivo de Altamira y en las cuentas fenecidas de la flota en AGS, *CMC* (véase más abajo).

Hay otras dos colecciones de fuentes escritas que merecen una nota. En *Otra cara de la Invencible, la participación vasca,* de Tellechea Idígoras, se publicaron muchos documentos importantes, con un

comentario relacional, sobre los vascos de la Armada, en especial en los escuadrones de Oquendo y Recalde. En «Anatomy», Parker publicó una traducción al inglés, del cuaderno de bitácora de Juan Martínez de Recalde y una parte de su correspondencia con Medina Sidonia, don Francisco de Bobadilla y don Alonso de Leyva durante la campaña, la cual reenvió al rey antes de morir. *BMO,* IV, publicó las transcripciones de Parker de los originales.

Se han publicado varias crónicas realizadas por clérigos y laicos en España en 1588, pero la mayoría refleja la perspectiva desde El Escorial: para más detalles, véanse las fuentes del capítulo 6 (más abajo). Una excepción es la *Historia de los reyes de España,* compilada por fray Juan de Vitoria, un dominico de una eminente familia vasca, que recurrió a fuentes orales y escritas. Su largo capítulo sobre 1588 posee un interés especial porque incluyó opiniones contradictorias, algunas de las cuales resultaron falsas, ya que fray Juan anotaba lo que leía y oía en su época, a menudo introduciendo tales afirmaciones con expresiones como «según todos afirmaron…» o «Es lástima oír las cosas que cuentan…». Esta sección de su manuscrito (BNE ms. 6557/565-622) se ha publicado dos veces: una en *Co.Do.In.,* LXXXI, 179-257, y otra en *Otra cara,* de Tellechea Idígoras, 133-218, junto con un útil comentario. También resultan interesantes tres estudios sobre el impacto de la Armada en ciudades concretas: *Valladolid y la Armada Invencible,* de Alonso Cortés; *La ciudad y castillo de Burgos,* de López Mata, 193-206; y *Logroño en el desastre de la Armada Invencible,* de Lope Toledo.

Por último, el *Diccionario biográfico español,* disponible en línea en <dbe.rah.es>, incluye entradas sobre casi todos los protagonistas españoles y varios de los extranjeros del presente volumen. Cada una contiene una lista de las fuentes citadas.

Manuscritos

Los legajos compilados por los contadores del gobierno español relativos a cada buque contratado que zarpó con Medina Sidonia entran en dos categorías, ambas en AGS:

1. Cinco legajos titulados «Quentas fenecidas de las naos que sirvieron en el Armada que fue a Inglaterra», que han sobrevivido en su mayoría intactos en la serie AGS, *CMC* 2.ª época: legajos 942 y 1012 («Libro segundo»), 772 («Libro tercero»), 460 («Libro quarto»), 963 («Libro quinto») y 905 («Libro sesto»). No hemos localizado el «Libro primero», pero su contenido —además de

varios pliegos del resto de los «Libros»— se halla repartido por otros legajos en *CMC* 1.ª, 2.ª y 3.ª época. Algunos (por ejemplo, AGS, *CMC* 1.ª/1735 y 1736) han sobrevivido en buen estado; los demás han sido fragmentados. Muchos de estos legajos contienen entre mil y dos mil folios, y se componen de papeles generados por los oficiales de la flota (contadores, pagadores y veedores) durante el periodo de 1587 a 1593.

2. AGS, *CS* 2.ª época, 273-296, una serie de legajos relativos a los hombres y los buques que sirvieron en la «Armada de Yngalaterra» entre 1587 y 1595. A diferencia de los papeles de la Armada en *CMC,* los legajos de esta serie están prácticamente intactos y muchos conservan una portada con el título y una imagen ilustrada del escudo de armas reales. Incluyen documentos generados por los contadores mayores de Castilla, que no fenecieron sus cuentas hasta la década de los cincuenta del siglo XVII. La mayoría de los legajos contienen entre mil y dos mil folios. *CMC* 2.ª/280, que incluye los pliegos relativos a muchos buques embargados, contiene 3.164 folios.

Como fueron compilados por departamentos fiscales distintos, los legajos de las dos series contienen numerosas repeticiones. Por ejemplo, AGS, *CS* 2.ª/275 contiene el pliego de los contadores para don Pedro de Valdés, el único comandante de escuadra que sería capturado: desvela que, en 1624, sus herederos recibieron más de 18.000 escudos en concepto de su pago atrasado, pero los recibieron en *juros* carentes de fondos. AGS, *CS* 2.ª/286/1074-1081 contiene otra copia del mismo pliego, pero con más documentos sobre su carrera en la Armada en los folios 248-250.

Además, varios legajos de AGS, *CS* incluyen los pliegos de asiento de oficiales españoles individuales que recibieron sus pagos atrasados en 1595, a menudo dispuestos en orden alfabético por su apellido. Así pues, *CS* 2.ª/275 abre con el maestre de campo don Alonso de Luzón, que recibió 462 escudos; le sigue el alférez Alonso Vázquez, que luego sirvió en el ejército de Flandes (más tarde escribiría su historia); y así sucesivamente a través del alfabeto. *CS* 2.ª/286/1617-1768 contiene los pliegos de asiento con todo el clero regular que zarpó en la Armada, dispuestos según la orden. Incluye el pliego de los autores de dos importantes diarios de campaña: el padre Gerónimo de la Torre, un jesuita (f. 1731) y fray Bernardo de Góngora, un dominico (f. 1716v).

Cuesta encontrar descripciones detalladas de los soldados rasos y los marineros que zarparon en la Armada, pero hemos encontrado

algún material en cuatro series de documentos.

- ABB *VC* 1314, «Lista para los officios de Su Magestad de los soldados y marineros españoles y otras naciones que se perdieron en la Real Armada». Una lista de 494 supervivientes de la Armada (la mayoría soldados) presos en Inglaterra e Irlanda, cuyo rescate se pagó más tarde y que fueron repatriados en 1590. Como los hombres provenían de casi todos los escuadrones de la flota, proporciona un ejemplo casi azaroso de quienes iban a bordo.[1]
- *KML MSP*, Casa de Contratación 8, «Año de 1587. Cuentas de las armas, municiones y pertrechos de las [11] naos que de orden de su magestad se aprestó el señor duque don Alonso… para ir a Lisboa» (285 folios). Registra el nombre, la edad, el lugar de nacimiento, el padre y una descripción física de cada miembro de la tripulación a bordo de once urcas en el momento en que Medina Sidonia las embargó y, de nuevo, el 9 de julio de 1587, justo antes de que pusieran rumbo a Lisboa. Más tarde se unirían a la escuadra de Andalucía.
- AGS, *CMC* 2.ª/29, 31 y 47 contienen (entre otros muchos dosieres) los expedientes personales de 133 soldados que habían servido en la Armada que pasaron a servir en el ejército de Flandes y más tarde se amotinaron. Los expedientes proporcionan no solo un registro meticuloso del servicio y su remuneración, sino también una descripción detallada de cada hombre.
- AGS, *CS* 2.ª/273-296 también contiene mucha información sobre participantes individuales. Por ejemplo, *CS* 2.ª/273 incluye listados de quienes iban a bordo de cada una de las cuatro galeazas. Encontramos listas completas de quienes zarparon en la Napolitana y la Zúñiga, pero únicamente da detalles de los que embarcaron en la San Lorenzo y la Girona, sobrevivieron a la campaña y reclamaron sus salarios. En *CS* 2.ª/278/557-570 se enumeran los soldados de cada galeaza. *CS* 2.ª/288 contiene una carpeta que enumera el nombre, el lugar de nacimiento, la antigüedad y la paga de cada soldado y marinero de cada uno de los buques de la escuadra de Castilla.

Además, Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 411-492, publicó una lista de los marineros de Guipúzcoa que perecieron en la campaña de la Armada, con detalles sobre cómo y dónde fallecieron; y para «La aportación de Castro Urdiales a la Armada Invencible (1586-1618)», Porras Arboledas se valió de las solicitudes de compensación que presentaron las viudas y los herederos de los marineros del puerto de

Castro Urdiales, en Cantabria, que zarparon con la Armada pero nunca regresaron. En *La sanidad en la jornada de Inglaterra*, Gracia Rivas ha estudiado el personal médico que embarcó en los dos buques hospital. En *Jesuitas*, Borja de Medina aportó las biografías de los 23 miembros de la orden que zarparon con Medina Sidonia; y en *Agustinos*, Lazcano González aportó muchos menos detalles sobre los 38 miembros de dicha orden relacionados con la Armada.

Para anticiparse al quinto centenario (1992) del primer viaje de Colón a América, el Gobierno español inició la digitalización de documentos de los archivos públicos (empezando por los relacionados con Colón) y en 2006 abrió el Portal de Archivos Españoles (PARES). En la actualidad, proporciona acceso público a más de 5 millones de descripciones de fuentes y más de 35 millones de imágenes de documentos, fotografías, imágenes y mapas digitalizados que se encuentran en 12 archivos del territorio español. Cada uno puede leerse y descargarse en cualquier momento del día o de la noche, desde cualquier lugar del mundo, sin ningún coste.[2]

La colección Altamira

En el siglo XVII, el conde duque de Olivares (hijo del embajador de Felipe II en el Vaticano y primer ministro de Felipe IV) recibió permiso para retirar documentos del archivo estatal que acabaron sumándose al archivo de los condes de Altamira, que durante la década de los sesenta del siglo XIX se convirtió en la colección privada de manuscritos más importante de la historia de la España de los Habsburgo. El archivo de los Altamira incluía los papeles de los secretarios privados del rey entre 1571 y 1605, quienes manejaban las decenas de miles de billetes hológrafos que intercambiaron Felipe y sus ministros principales. Estos documentos revelan más sobre los objetivos estratégicos y las prioridades del rey, incluidos sus planes para conquistar Inglaterra, que cualquier otra fuente. Los secretarios privados también manejaban toda la correspondencia dirigida «al rey en su mano», que en 1588 incluía numerosas cartas de Medina Sidonia y de otros relativas a la Armada.

En la década de los setenta del siglo XIX, el desastre golpeó la colección Altamira, cuando su propietario entró en bancarrota y vendió sus libros y manuscritos. Algunos se perdieron y el resto se encuentra actualmente repartido por cinco colecciones principales: dos en Madrid (IVdeDJ y BZ) y las demás en Ginebra (BPU), Londres (BL) y Nueva York (HSA). Quizá «repartido» no haga justicia a la dispersión de la colección. Así, BZ *caja* 143, IVdeDJ *envío* 55 y BL

Additional ms. 28.700 contienen anotaciones de los billetes intercambiados entre Felipe y sus principales ministros en 1588, muchas de ellas sobre la Armada (hay más en cada colección); y HSA *Altamira* 1/I contiene varias cartas con las que Medina Sidonia intentó evitar su encuentro con la Armada.[3]

(iii) Italia y Dubrovnik (Ragusa)

El Reino de Nápoles aportó a la Armada cuatro galeazas, tres buques embargados, artillería pesada y municiones, más un tercio de la infantería española, pero, al parecer, los papeles administrativos que tuvieron que haber generado han desaparecido. La serie ASN *Tesoreria generale: scrivania di razione* (pagos en material militar) empieza en 1658; y el primer legajo de ASN *Sezione militare: Giunta dell'Arsenale*, cubre de 1548 a 1727. Una tercera serie, ASN *Camera della Sommaria, Patrimonio, Documenti di contabilità ramo militare*, *Conti e cautele, 1453-1819*, contiene algunos documentos sobre *«galere»* de los años 1530 a 1805, pero no hemos logrado encontrar material sobre los navíos napolitanos que zarparon con la Armada.[4] Otros muchos papeles sobre la Armada se perdieron en 1943, cuando algunos soldados alemanes calcinaron un edificio que albergaba (entre otras series) gran parte de ASN *Sezione diplomático-politico, Carte farnesiane*, que incluía cartas y papeles de Alejandro Farnesio, príncipe (más tarde duque) de Parma. Solo un puñado de documentos de la década de los ochenta del siglo XVI escaparon a las llamas, íntegros o en parte. Por suerte, Léon van der Essen ya había realizado extensas anotaciones sobre mucho material que acabó destruido, y en su biografía *Alexandre Farnèse*, IV, incluyó transcripciones y extractos. Además, AGS, *Estado Nápoles* contiene la correspondencia entre Nápoles y Madrid sobre la Armada.

Muchos documentos relativos a la Armada en su día en ASP corrieron un destino similar: la humedad, los roedores y los bombardeos destruyeron muchos originales durante la década de los cuarenta, pero han aparecido extractos de muchos de ellos en *Alexandre Farnèse*, de Van der Essen, en *De bello belgico*, II, de Strada (ver más abajo), y en *Alessandro Farnese, duca di Parma*, de Fea.

Los archivos de Milán también sufrieron grandes daños durante la Segunda Guerra Mundial, en esta ocasión por los bombardeos aliados, de ahí que los únicos archivos italianos que contienen abundantes documentos sobre la Armada sean los de las antiguas capitales cuyos gobiernos mantuvieron a un embajador residente en la corte de España: véase sección (vii), más abajo. Los archivos venecianos

también contienen extensos documentos relativos al embargo y el consecuente litigio que implicó a tres mercantes venecianos que zarparon con la Armada: el Trinidad Valencera y el Lavia (ambos naufragaron frente a las costas de Irlanda), y el Regazona (que naufragó frente a Ferrol poco después de regresar a España). En «Three Venetian ships», Beltrame hizo buen uso de estas fuentes, aunque, lamentablemente, no utilizó el material complementario de cada barco en AGS, *CMC* y *CS*.

El número de navíos de Ragusa (actual Dubrovnik) que sirvieron en la Armada está rodeado de controversia. En «Ragusa and the Spanish Armada», Ireland sostuvo que fueron ocho, mientras que en su artículo del mismo título Kostić se afirma que solo fueron tres. En «Notes on Ragusan ships», Mihajlović y Ridelli identificaron correctamente cinco (ni más ni menos) e incluyeron mapas para ilustrar sus rutas hasta Lisboa. AGS, *CMC* 2.ª/1208 incluye datos de los cinco: Anunciada, Santa María de Visón, San Nicolás Prodaneli, San Juan de Sicilia y Santa María de Montemayor. Solo el último sobrevivió a la campaña. Por desgracia, el Archivo Estatal de Dubrovnik (Državni Arhiv u Dubrovniku), que en su día contuvo mucho material sobre estos barcos, sufrió graves daños en 1991, durante la guerra de los Balcanes.

(iv) Los Países Bajos españoles

Fuentes impresas

LCP, 2.ª parte, III, aportó un compendio de la correspondencia entre el gobierno de Felipe II y los Países Bajos durante los años ochenta del siglo XVI recopilada a partir de originales en AGRB *Audience* (la mayoría en francés) y copias de documentos realizadas en AGS, durante el siglo XIX, hoy en AGRB *Collection Gachard* (la mayoría en español).

Cuatro testigos oculares escribieron relatos en los que describieron y analizaron el papel de Parma en la campaña de la Armada: Carlos Coloma, *Las guerras de los Estados Baxos* (1624); Antonio Carnero, *Historia de las guerras civiles* (1625); Juan Bautista de Tassis, *Commentarii* (no se publicó hasta el siglo XVIII), y Alonso Vázquez, *Los sucesos de Flandes* (escrito hacia 1616, pero que no se publicó hasta el siglo XIX). Coloma y Vázquez eran oficiales subalternos en 1588 y sus relatos ofrecen la visión de un subordinado, y, en el caso de Vázquez, la de uno que zarpó en el galeón portugués San Mateo y no empezó a servir en el ejército de Flandes hasta que Parma

pagó por su rescate en 1589.[5] En cambio, Tassis, veedor general del Ejército entre 1586 y 1591, y Carnero, su contador del sueldo durante doce años, reflejaron las opiniones del círculo íntimo de Parma. Más tarde, historiadores de la guerra de los Ochenta Años también escribieron sobre el duque y la Armada, pero solo uno parece haber recurrido considerablemente a las pruebas documentales: el jesuita Famiano Strada, a quien el hijo y sucesor de Parma, Ranuccio Farnesio encargó en 1595 que escribiera un relato de las hazañas heroicas de su padre. El volumen 2 de *De bello belgico*, que abarca los años 1578-1592, utilizó material de los archivos del duque.[6]

Manuscritos: el duque de Parma

Poco se conserva de los papeles de Parma en los Países Bajos porque, después de su muerte, su ministro se los devolvió todos a Ranuccio, pero Felipe insistió en que se le remitiera toda la correspondencia con Madrid. El resto permaneció en el archivo ducal hasta el siglo XVIII, cuando muchos viajaron a Nápoles, donde más tarde acabaron quemados (véase más arriba).[7] La serie AGRB *SEG*, que contiene la correspondencia de gobernadores generales posteriores, conserva por tanto pocos documentos del siglo XVI, con la notable excepción de los «Registres aux ordres»: copias de órdenes de ámbito militar, naval y fiscal emitidas por el secretario de Estado y Guerra español en Bruselas. AGBR *SEG* 11 y 12 contienen las órdenes de Parma entre julio de 1588 y julio de 1590 al personal militar, también muchas relacionadas con la campaña de la Armada. Además, AGRB *Secrétairerie d'État Allemande/Duitse Staatssecretarie* contiene la correspondencia de Parma en alemán; AGRB *Papiers d'État et d'Audience/Audientie* contiene su correspondencia con Felipe y otros en francés, con más en HHStA Länderabteilungen: *Belgien-Niederländisches Departement PA* y *PC* (en su mayoría documentos retirados de AGRB durante el siglo XVIII que nunca se devolvieron). La correspondencia de Parma con Felipe y sus principales ministros sobrevive en AGS, *Estado Flandes* (su correspondencia en español, que a menudo incluye copias de cartas y papeles remitidos por otros, incluido Medina Sidonia, a medida que la Armada se acercaba) y *Secretarías provinciales* (su correspondencia en francés). En *Guía*, 50-53, Parker aportó más detalles sobre los papeles de Parma que sobrevivieron.

En 1599, Paolo Rinaldi, mayordomo mayor de Parma, redactó una historia detallada de la vida y hazañas de su señor de la que se conservan dos copias, ambas en italiano: BRB ms. II, 1155, *Liber relationum eorum quae gesta fuere in Belgio et alibi per serenissimum D.*

Ducem Alexandrum Farnesium, y Biblioteca Nazionale Centrale, Florencia, *Fondo Magliabechiano* ms. II-I-235, *Historia di Fiandra del tempo che comandò l'armata il duca Alessandro Farnese*. Puede que este último sea el original, ya que contiene algunos detalles adicionales, pero se encuentra en peor estado. El texto de BRB contiene cierta cantidad de errores —por ejemplo, asegura que la Armada tenía seis galeazas en lugar de cuatro (fol. 214)—, quizá porque el autor hizo la copia a limpio con prisas. No obstante, como Rinaldi sirvió como mayordomo y factor de Parma y observaba de cerca la actividad cotidiana de su señor y sus reacciones, hemos confiado mucho en su relato de reconstrucción del papel del duque en 1588.[8]

(v) Las «Provincias Unidas» (República de los Países Bajos)

Fuentes impresas

Los archivos del «órgano soberano» de la República, los Estados Generales, han sido extensamente publicados. Todas sus resoluciones y una cantidad considerable de documentación de apoyo aparecieron en una serie de volúmenes cronológicos (Japikse y otros, *Resolutiën der Staten Generaal*): el volumen 4 abarca 1583-1584; el volumen 5, 1585-1587; el volumen 6, 1588-1589. En cada volumen, las entradas están organizadas por temática (primero «Guerra», luego «Asuntos exteriores», etcétera) y, dentro de cada tema, cronológicamente. Todos los volúmenes se han digitalizado y están disponibles en <http://resources.huygens.knaw.nl/besluitenstatengeneraal1576-1630>.

Aun así, muchas de las decisiones cruciales las tomaron las instituciones de las provincias que componían la República: los *Staten* (Estados) holandeses, reunidos en La Haya (cuyas resoluciones han sido publicadas textualmente en *Resolutiën van de Staten van Holland*), los estados de Zelanda, reunidos en Middelburg, etcétera. Cada provincia tenía, además, un gobernador *(Stadhouder)*, un cargo que, en Holanda, Zelanda y otras provincias, casi siempre ocupaba, después de 1572, un miembro de la casa de Nassau. En *Archives ou correspondance de la maison d'Orange-Nassau*, de Groen van Prinsterer, y *Correspondance de Guillaume le Taciturne*, de Gachard, se han publicado muchos documentos relativos a príncipe Guillermo de Orange, asesinado en 1584 por un sicario que contrató el duque de Parma. En la actualidad, más de 13.000 cartas enviadas al y por el príncipe, de más de 200 archivos y bibliotecas, están disponibles en línea en <http://resources.huygens.knaw.nl/wvo> (Briefwisseling van Willem van Oranje).

Después del gobernador, el oficial más importante de la República era el Gran Pensionario de los estados holandeses. En *Oldenbarnevelt*, Haak publicó mucha de la correspondencia de Johan van Oldenbarnevelt, pensionario entre 1586 y 1619. En *Correspondentie*, Brugmans publicó muchos documentos sobre los preparativos holandeses llevados a cabo por y para el conde de Leicester, que sirvió como gobernador general entre 1585 y 1587.

Manuscritos

La correspondencia extranjera de los Estados Generales se conserva en ARA, con las cartas de los años ochenta del siglo XVI archivadas en cuatro series: Inglaterra, Francia, Alemania y «Ordinarias» (para el resto de países). ARA *1e Afdeling: Regeringsarchief*, I.90D, I.90E e I.90F y ARA *Staten Generaal*, *loketkas* 12576.10, contienen las cartas originales de la reina Isabel y sus principales ministros a los líderes holandeses entre 1587 y 1588, y ARA *Staten Generaal* 11.107 y 11.108 comprenden la correspondencia rutinaria entre Inglaterra y Países Bajos entre 1586 y 1589, la mayoría salpicada de reproches y recriminaciones mutuos.

Desde 1581, el Consejo de Estado *(Raad van State)* supervisó la dirección cotidiana de la guerra con España, y sus registros de deliberaciones —conservados en francés hasta 1587, para beneficio tanto de Anjou como de Leicester, y más tarde en neerlandés— aportan información abundante sobre las operaciones militares de la República y lo que aprendió sobre el enemigo. ARA *Raad van State* 6 y 7 recogen las discusiones y decisiones del Consejo relativas a la defensa de la República entre junio de 1587 y diciembre de 1588. ARA *Staten Generaal* 12,561.3, números 1 y 2, enumera el tamaño y el armamento de algunos buques de guerra holandeses en 1587.

Cada provincia poseía además no solo su propia asamblea representativa *(Staten)*, sino también su propio tribunal de cuentas *(Rekenkamer)*, que supervisaba la recaudación y el desembolso del dinero local, su propio almirantazgo *(Admiraliteit)*, que manejaba la colección de peajes y tasas de escolta, además de la defensa costera, y sus propios tribunales locales. Algunas se ocupan de la Armada. RAZ *Register van Acten en Brieven*, *portfeuille* 1625, contiene la correspondencia de los estados de Zelanda sobre cómo abordar la doble amenaza que suponían Parma y la Armada; RAZ *Notulen van de Staten van Zeeland 1587-1588* contiene minutas de su correspondencia, además de un registro de sus deliberaciones. RAZ *Rekenkamer* C 2938, cuentas de Pieter Willemszoen, recoge las municiones salvadas de dos

galeones portugueses naufragados en 1588, el San Mateo y el San Felipe.

(vi) Inglaterra

Fuentes impresas

En 1798, alarmado ante la perspectiva de otra invasión, el Gobierno británico encargó a John Bruce, un oficial en el Ministerio de Asuntos Exteriores, que elaborara un *Report on the arrangements which were made for the internal defence of these kingdoms when Spain, by its Armada, projected the invasion and conquest of England [Informe sobre los preparativos que se realizaron para la defensa interna de los reinos cuando España, con su Armada, proyectó la invasión y conquista de Inglaterra]*. Contenía noventa y siete páginas, seguidas de sesenta y nueve apéndices documentales. Un siglo más tarde, sir John Knox Laughton, profesor de Historia en el King's Col lege de Londres, compiló *State Papers relating to the Defeat of the Spanish Armada, Anno 1588*, que contenía cientos de documentos generados por el gobierno Tudor y conservados en TNA y BL (también los publicados por Bruce). En *Papers Relating to the Navy*, Corbett publicó una «precuela»; y en *Drake and the Tudor Navy*, II, 412-421, «Authorities for the Armada campaign», Corbett aporta una útil guía de las fuentes que sobrevivieron. En *The Armada in the Public Records*, Rodger publicó facsímiles de diecisiete documentos importantes de TNA, acompañados de una transcripción.

Además, las variadas series de los *Calendars of State Papers* ofrecen una fuente única. *CSPD: 1581-1591* resumía (a veces demasiado) cada documento que recibió el secretario de Estado de los corresponsales en Inglaterra y Gales, con resúmenes más extensos en *CSPD: Addenda 1580-1625*. Otras series siguieron tras el lapidario requerimiento a los editores que abría cada volumen: «Las entradas han de ser tan minuciosas que permitan al lector descubrir no solo los contenidos generales, sino también lo que no contienen». Un resumen dilatado de prácticamente cada documento en la serie State Papers (y algunos de otras colecciones) relativo a Irlanda y Escocia apareció en *CSPI* y *CSPSc* respectivamente. Los recibidos de agentes ingleses y simpatizantes del continente europeo se resumen (a veces con abundantes extractos palabra por palabra) en una única secuencia cronológica: *CSPF*.

El proyecto empresarial State Papers Online (en adelante SPO), accesible solo mediante suscripción institucional, ofrece acceso en

línea, a través de su herramienta «Browse manuscript», a todos los volúmenes en TNA, *SP* y también a los volúmenes en BL *Cotton* ms. que en su día pertenecieron a esa serie. Puede accederse a través de su etiqueta archivística (TNA, *SP* 1/220; BL *Cotton* ms. Galba B.VI; etcétera). SPO ofrece casi siempre un enlace entre el resumen del calendario y el documento original, pero no siempre coinciden. Así, SPO usó la foliación original para BL *Cotton* ms., no la actual, de ahí que sea necesario navegar por el catálogo de volúmenes escaneados para localizar el documento original y su numeración actual. En cambio, el personal de SPO usó «una clave disponible en The National Archives» para identificar los documentos originales de cada calendario, pero en algunos omitieron la numeración. Por último, los documentos escaneados de SPO incluyen un «Browse Calendar», un enlace que te lleva directamente al compendio impreso. Es un recurso fabuloso, de fácil navegación.

Además, los archivistas e historiadores británicos visitaron grandes archivos y bibliotecas europeos para localizar y transcribir documentos relevantes para la historia británica y más tarde se publicaron compendios en inglés de documentos de Venecia en *CSPV*, de España en *CSPSp*, y (bastante menos detallados) de Roma en *CSP Rome*. Por desgracia, no existen calendarios similares para Francia, Alemania, Países Bajos o Escandinavia, aunque existen transcripciones inéditas, escritas a mano por archiveros británicos en el siglo XIX, de los documentos relevantes en la serie TNA, *PRO*.

APC publicó una transcripción íntegra de los registros del Consejo Privado en TNA, pero omitió el volumen de junio de 1582 y junio de 1583, que en la actualidad es BNE ms. 3821. Los registros entre julio de 1583 y febrero de 1586 están actualmente desaparecidos. En «The Armada correspondence», Adams publicó 27 documentos importantes de BL *Cotton* ms., la mayoría cartas dirigidas al conde de Leicester. Otras fuentes escritas importantes del gobierno inglés incluyen el «Anthony Roll», un repaso virtual de la Marina real en 1546, publicado por C. S. Knighton y D. M. Loades. La Folger Shakespeare Library de Washington (Estados Unidos) ha recopilado *Folgerpedia: the Elizabethan Court day-by-day*. Cada año del reino tiene su propia carpeta, algunas contienen más de 100 páginas repletas de detalles de hechos relevantes y documentos ordenados cronológicamente, acompañados de su fuente. *Oxford Dictionary of National Biography (ODNB)*, disponible en línea bajo suscripción, incluye entradas sobre los protagonistas ingleses y algunos extranjeros del presente volumen, escritas por expertos. Cada una contiene un listado de fuentes.

Manuscritos

Dos obstáculos dificultan la investigación de manuscritos sobre Inglaterra y la Armada. Primero, cuesta muchísimo leer algunos documentos. En 1665, Samuel Pepys, secretario de la Marina y diarista, examinó algunos «registros» compilados por el tesorero de la Marina un siglo antes, además de «varias cartas del antiguo lord de Leicester del puño y letra de la mismísima reina Isabel, la reina María Estuardo de Escocia y otras de nombres muy ilustres. Pero Dios —se quejaba Pepys—, qué mal, a mi entender, escribían en aquellos días».[9] La paleografía también frustró a John Bruce mientras elaboraba su *Report on the arrangements [Informe sobre los preparativos]*; según una nota adherida en la copia que presentó al ministro de Guerra, un subalterno suyo llevó a cabo la «selección y transcripción de los documentos del libro, porque John Bruce era incapaz de leer los documentos isabelinos». Un siglo más tarde, Laughton despreció las transcripciones en el *Report* de Bruce porque «las había hecho un hombre descuidado y muy ignorante», y añadió: «Su valor es sumamente escaso»; aunque ¡eso no impidió que usara las transcripciones de Bruce para los documentos que más tarde se volvieron ilegibles! Es más, ni Bruce ni Laughton incluyeron ciertas particularidades de los manuscritos originales. Por ejemplo, ambos omitieron enmiendas y pasajes subrayados en dos importantes cartas hológrafas del lord almirante Howard a lord Burghley en 1588, conservadas en BL *Harleian* 6994, un volumen titulado *Elizabethan Miscellany [Miscelánea isabelina]* repleto de documentos que reflejan el vivo interés del presidente de la hacienda real *[Lord Treasurer]* por la defensa del reino. Por suerte, gracias a SPO, hoy los estudiosos podemos consultar los originales en línea.[10]

El segundo obstáculo que encuentran quienes desean leer las fuentes manuscritas inglesas sobre la campaña de la Armada es la dispersión. Por ejemplo, esas dos cartas hológrafas de Howard a Burghley deberían estar en TNA, *SP* o en el archivo Burghley, en Hatfield House, y no en BL *Harleian* ms. De igual modo, las «cartas del antiguo lord de Leicester» y los «registros» del tesorero de la Marina que consultó Pepys en 1665 también deberían estar en TNA; pero, en su lugar, las primeras están en la Pepys Library de Cambridge (mss. 2502 y 2503) y los segundos se encuentran actualmente en la Bodleian Library de Oxford (*Rawlinson* ms. A.200-204), retirados por Richard Rawlinson de la Pepys Library y más tarde adquiridos por la Bodleian.[11]

Algunos estudiosos diligentes han conseguido localizar y conectar

colecciones fragmentadas. Es lo que ha hecho Simon Adams con los papeles de Robert Dudley, conde de Leicester: véase, sobre todo, *Leicester and the Court [Leicester y la corte]*. Pero existen ciertas limitaciones: aunque Walsingham organizó sus documentos con mucho esmero, sobre todo tras convertirse en secretario de Estado en 1573, la mayoría de sus papeles personales han desaparecido (aunque algunos de sus índices y libros de referencia se conservan). En *Mr. Secretary Walsingham [El señor secretario Walsingham]*, Read hizo un uso excelente de las fuentes conservadas; pero la entrada del *ODNB* que Adams escribió sobre él señalaba las muchas lagunas que aún existen.

Los archivistas británicos han creado varias herramientas de investigación magníficas para superar los obstáculos que plantea la dispersión. En 1869, se creó por decreto real la Historical Manuscript Comission (HMC) para documentar la localización de documentos en manos privadas y ofrecer guías de sus contenidos. Entre 1870 y 2003, la HMC publicó más de 100 informes y calendarios, aunque a veces cuesta localizar el material en los primeros informes. Por ejemplo, *HMC Fifteenth Report*, *Appendix*, parte V, incluye el «Foljambe Book of Musters», una importante colección de órdenes emitidas por el Consejo Privado para la defensa del reino, que podrían ser copias de un registro que compiló sir Francis Walsingham.[12] El National Register of Archives, fundado en 1945, sirve también como punto central de recogida de información sobre material archivístico en todo el Reino Unido. En la actualidad cuenta en sus índices con unas 50.000 listas de colecciones y mucha más información de otras fuentes. En 2003, el HMC se fusionó con los TNA y su plataforma «Discovery» ofrece hoy un punto único de acceso en línea al catálogo y los datos organizativos conservados en «más de 2.500 archivos» del Reino Unido. Véase, por ejemplo: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/results/r?_q=Sir+Francis+Drake&_p=1500> o https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/c/F68844, para todos los documentos conocidos de sir Francis Drake y su localización actual, incluida la importante serie en los Plymouth Archives, The Box (antes conocido como la West Devon Record Office).

Del comandante de Drake, Lord Admiral Howard de Effingham, se conservan muchísimos menos papeles. Hasta hacía poco, parece que los duques de Northumberland conservaban la colección más amplia de sus papeles, pero varios documentos notables fueron subastados. Entre ellos, se notan las instrucciones de Isabel a Howard fechadas el 21 de diciembre de 1587 (vendidas en 1992), las datadas el 18 de

marzo de 1596 (vendidas en 2011) y las datadas el 1 de septiembre de 1570 (vendidas en 2014).[13] Con respecto a Hawkins, Winter y Frobisher parecen haber sobrevivido aún menos papeles personales, aunque sus testamentos revelan mucho sobre su considerable riqueza y sobre sus familias en el momento de su muerte (incluyendo, en el caso de Frobisher, donaciones a una misteriosa «Mary Masterson», cuyo nombre insertó el propio Frobisher en varios espacios en blanco dejados en el testamento, posiblemente para que su esposa Dorothy no lo descubriera hasta después de su muerte). Véanse TNA, *PROB* 11/87/268 (Hawkins), TNA, *PROB* 11/73/383 (Winter) y TNA, *PROB* 1/30 (Frobisher).[14]

Varios documentos gubernamentales importantes parecen haber desaparecido sin dejar rastro, sobre todo los registros de la Ordnance Office (Oficina de Artillería) para el año 1588. Los de otros años, en su mayoría conservados en TNA, *WO* 55 con el sugerente nombre «Ordnance Board Miscellaneous», registraron la salida de armas y de munición para «el servicio marítimo», incluyendo las cantidades «gastadas en el mar», que desvelaba la pólvora y las balas que usaron en combate cada uno de los buques de la reina. Así, los informes de 1595-1596 enumeran los totales de cada buque de guerra real enviado al Caribe y a Cádiz: TNA, *WO* 55/1626-1631 (véanse las tablas recabadas en Parker, «The Dreadnought Revolution», 275-277). Es una tragedia que se hayan perdido los informes del año de la Armada. Sí ha sobrevivido una lista de las municiones enviadas a la escuadra occidental de Drake, de 6 buques reales y 32 mercantes entre octubre de 1587 y abril de 1588 (Plymouth Archive, The Box, 2103/4, «Powder and munitions delivered at Plymouth»), pero no recoge las cantidades gastadas ni recuperadas.

(vii) Informes de embajadores

No se conserva prácticamente nada de la correspondencia diplomática de 1588 de la corte isabelina. La reina expulsó a don Bernardino de Mendoza, el último embajador español en la Inglaterra Tudor, en 1584, y eso obligó a Felipe a confiar en adelante en la información relativa a su adversaria que recopilaban sus espías. Algunos informaban a Mendoza, que casi de inmediato actuó como embajador español en Francia, otros al marqués de Santa Cruz en Lisboa. Ambos ministros pasaban copias de la información que recibían al gobierno central, que en la actualidad se conserva en Simancas: *Estado K* para Mendoza y *Estado Castilla* y *Portugal* para Santa Cruz. *BMO* publicó transcripciones de prácticamente todas. En 1587 Jacobo VI de Escocia

retiró a su embajador de Londres como protesta por la ejecución de su madre. Eso redujo el cuerpo diplomático en la corte isabelina a una sola persona, el embajador francés, pero Guillaume de l'Aubespine, barón de Châteauneuf, se involucró en una conspiración contra la reina en 1587 y su correspondencia posterior a esa fecha, al parecer, ha desaparecido.[15]

Por otro lado, doce Estados mantuvieron sus embajadas en la corte española: además del emperador y el papa, los gobiernos de Ferrara, Florencia, Francia, Génova, Lucca, Mantua, Parma, Saboya, Urbino y Venecia. Se han publicado dos conjuntos de correspondencia diplomática relevante. En *Les dépêches*, Mousset publicó las cartas del diplomático francés Longlée (1582-1591). En *La nunziatura*, Mosconi publicó extractos de varias cartas a Roma escritas por el nuncio Cesare Speciano, obispo de Novara, entre abril de 1586 y noviembre de 1588. Tellechea Idígoras publicó en *La Invencible* despachos relativos a la Armada de tres agentes papales (de Speciano y Juan de Monte Picardo desde Madrid, y del recaudador papal en Portugal Muzio Buongiovanni, desde Lisboa). Por desgracia, Tellechea Idígoras leyó mal varios pasajes y omitió otros relativos a la Armada; y Mosconi solo publicó extractos. Los estudiosos interesados deberán por tanto consultar los despachos originales sobre la Empresa de Inglaterra en ASV, *NS* 19 y 32-36.

La correspondencia de los otros embajadores italianos en Madrid se conserva en los Archivi di Stato de Florencia (para Toscana y Urbino), Génova, Lucca, Mantua, Módena (para Ferrara), Parma, Turín (para Saboya), el Vaticano (para Urbino y para los nuncios) y Venecia. *CPSV*, VIII, publicó traducciones al inglés de los despachos de todos enviados venecianos al extranjero (además de las deliberaciones del Senado) que contenían material relacionado con la Inglaterra isabelina. Los originales están en ASVe, *SDS* 18-22. Cada embajador veneciano hacía una «relación» concluyente al dux y al Senado cuando regresaba de una estancia al extranjero y se sentía menos presionado, las cuales contenían material muy útil. En Firpo, *Relazioni*, VIII, 232-938, se encuentran las Relaciones de los diplomáticos a la corte de Felipe entre 1557 y 1598. Algunas suman un centenar de páginas impresas.

El detallado «diario secreto» que llevó el veterano embajador del Imperio en España, Hans Khevenhüller (1574-1606), se ha publicado en alemán y en traducción al español, pero sus despachos continúan inéditos.[16] Esto es una lástima, porque el conde era un observador sumamente perspicaz y, gracias en parte a su larga estadía en España, tuvo acceso a una amplia gama de fuentes, incluida la hermana de

Felipe, la emperatriz María, a la que visitaba con regularidad. En la primavera de 1586, pasó información sobre los preparativos de la Armada «que el duque de Medina Sidonia» le había contado «hace apenas una hora».[17] Escribía al emperador cada dos semanas y la mayoría de los originales de sus despachos, escritos en una compleja mezcla de alemán (en letra gótica) y español *(en cursiva)* se conservan en HHStA, *Statenabteilung Spanien: diplomatische Korrespondenz Konvolut neu* 10 y 11, con varios documentos enviados en anexos en HHStA *Spanien Varia*. HHStA también incluye transcripciones de los despachos (pero no de los anexos) hechos por el conde Georg von Khevenhüller-Metsch durante la década de los setenta del siglo XX. OÖLA (Linz) *KB* IV (cuatrocientos once folios) es un registro de todas las cartas enviadas por Khevenhüller al emperador entre 1584 y 1589. Los textos de los *Briefbücher* son superiores en tres aspectos: incluyen varias cartas que faltan de HHStA; omiten los cifrados que se usaron en muchos de los originales; e incluyen varios detalles y opiniones omitidos en la versión final, como si el embajador se lo hubiese pensado mejor. Por otro lado, los *Briefbücher* omiten los anexos.[18]

III. Fuentes adicionales para cada capítulo

Capítulo 1. «Levántate, Señor, y defiende tu causa»

Los detalles sobre el desfile de Lisboa del 25 de abril de 1588 provienen de *BMO*, IV/2, 225-226, una «Relación de la forma en que se entregó el estandarte real» anónima. Sobre los dos principales participantes, véanse las biografías de Caeiro, *O archiduque Alberto;* y Pierson, *Commander*. Sobre Recalde, véase Fagel, «Los Juan Martínez de Recalde»; sobre Recalde y Leyva, véase Parker, «Anatomy»; sobre Oquendo, véase Tellechea Idígoras, *Otra cara;* sobre Cuéllar, véase Kelly, *Captain Francisco de Cuéllar*. Fórmica, *Doña María*, 65-67, y *FBD*, 501-504, aportan detalles sobre el príncipe de Ascoli. Para gran parte de los demás, véanse las entradas en <rah.dbe.es> y también el dosier de «pruebas» compilado cuando el rey los nombró como caballeros en una de las órdenes militares españolas (referencias detalladas en las notas finales del capítulo).

La mejor descripción de la Gran Flota apareció en el panfleto que publicó en Lisboa la imprenta de Medina Sidonia el 9 de mayo de 1588, *La felicíssima Armada que el rey don Felipe nuestro señor mandó juntar en el puerto de la ciudad de Lisboa*, con varias reimpresiones y traducciones a idiomas extranjeros. *BMO*, IV/2, 298-308, publicó el panfleto original, pero el ejemplar más interesante es ahora BL

192.f.17 (1), que llegó a las manos de lord Burghley, quien añadió en los márgenes del panfleto las noticias que recibía relativas al destino de cada buque y cada oficial, una práctica que observó durante al menos dos años.[19]

Fray Luis de Granada empezó su *Historia de sor María* en 1583 y la completó cinco años más tarde, justo antes de que se destapara el fraude: no pasó de manuscrito hasta 1962, cuando Huerga la publicó, junto con un estudio erudito. Véanse también *La monja de Lisboa*, de Robres y Ortolá, y ASV, *NS* 17/183-184, Juan del Monte Picardo al cardenal de Como, 1 de abril de 1584 (con muchos detalles sobre sor María). Sobre Lucrecia de León y los profetas de plaza que predijeron el fracaso de la Armada, véase Kagan, *Los sueños de Lucrecia: política y profecía en la España del siglo* XVI.

Capítulo 2. «La gran ciénaga de Europa»

Nuestro relato de la guerra de los Ochenta Años se basa sobre todo en Parker, *La gran estrategia de Felipe II*; *La rebelión de los Países Bajos*; e *España y los Países Bajos, 1559-1659*. *Alexandre Farnèse*, de Van der Essen, sigue siendo la mejor biografía del hombre al que Felipe escogió para liderar la invasión; complementada con Romani, *Le corti farnesiane*, vol. 1 (sobre sus finanzas) y Derks, «The fruits of war» (sobre su leyenda). Sobre las seis «naciones» que constituyeron el ejército de Parma, véase Parker, *El ejército de Flandes y el Camino Español;* y para la leva de las unidades españolas realizada específicamente para la invasión de Inglaterra, véanse O'Donnell y Duque de Estrada, *La fuerza del desembarco*, y Gracia Rivas, *Los tercios*. Sobre las tropas italianas, véanse los ensayos de Bertini, *Militari italiani*. AGRB, *Jésuites*, *Bruxelles* 1969, «Ordinationes missionis catrensis Societas Jesu», contiene patentes y listados del 1 de noviembre de 1587 en adelante de los implicados en la *missio castrensis* concebida para acompañar la invasión.

Sobre la política inglesa con respecto a los Países Bajos, tanto del norte como del sur, véanse Wernham, *The Making of Elizabethan Foreign Policy*, e *ibidem, Before the Armada*; Wilson, *Queen Elizabeth*; Oosterhoff, *Leicester and the Netherlands*; y Adams, «The decision». Sobre la intervención de Francia, véase Holt, *The Duke of Anjou*, capítulo 5. Van der Woude, *De crisis in de Opstand*, y Hibben, *Gouda in Revolt*, capítulo 7, discuten el colapso de las autoridades públicas en las Provincias Unidas inmediatamente después del asesinato de Guillermo de Orange.

Hoy, la versión más aceptada de la Marina isabelina es la de Rodger, *The safeguard of the sea;* pero véanse también Loades, *The Tudor Navy*; Reimer, «Before Britannia ruled the waves» y el clásico estudio de Oppenheim, *History*. Tom Glasgow Jr. generó una valiosa serie de artículos (todos con títulos ligeramente distintos) sobre la Marina durante el reinado de María y los primeros años de Isabel en *MM*, LII-LVI. Knighton y Loades, *The Navy of Edward VI and Mary*, *I* (pese a su título) aporta detalles sobre los barcos y el personal naval al servicio de Isabel en dos apéndices, 455-575.

Hemos aprendido mucho del examen *in situ* del Mary Rose, hoy expuesto en el muelle de Portsmouth; del conjunto de cinco volúmenes con los informes finales sobre la excavación del buque publicados por la Mary Rose Trust; y de la lectura atenta de Harte, *Gleanings from the Commonplace Book of John Hooker*, porque Hooker obtuvo la información sobre las maniobras navales en 1545 directamente de Peter Carew, testigo ocular y hermano de George, comandante del navío siniestrado.

Sobre los líderes ingleses, véanse Kenny, *Elizabeth's Admiral* (sobre Howard), Kelsey, *Sir Francis Drake*, e *ibidem*, *Sir John Hawkins*, y McDermott, *Martin Frobisher*. Sobre el programa de rotación implantado por Hawkins, con una programación de barcos que «iban a construirse» hasta 1599, véase Adams, «New light on the "Reformation" of Sir John Hawkins» (la planificación gubernamental se abandonó tras el estallido de la guerra en 1585, pero fue un ejemplo impresionante de planificación a largo plazo). Sobre el desarrollo y la actuación de los buques construidos a la carrera, véase Parker, «The Dreadnought Revolution of Tudor England».

El sitio web Queenship Studies tiene sesenta y cinco páginas de referencias que incluyen libros, capítulos, artículos, tesis, poemas y otras fuentes en las que aparece la reina Isabel, ordenados alfabéticamente de «A. A.» a «Zinck», hasta 2018: <http://www.queenshipstudies.com/references.cfm?sortby=authors&id=1295&strt=3201&show=50>.

En *Devil-Land*, Jackson aporta un importante retrato de Inglaterra como «Estado fallido» desde la ejecución de María I de Escocia en 1587 hasta la abdicación de su bisnieto Jacobo II un siglo después.

La propia reina siempre merece una lectura; véase Marcus, Mueller y Rose, *Elizabeth I: Collected Works.* Véanse también la edición de 2014 de John Nichols, *The Progresses and Public Processions of Queen*

Elizabeth, en cinco volúmenes; y el fascinante estudio de Cole, *The Portable Queen;* Hammer, «Sex and the Virgin Queen»; y Olid Guerrero y Fernández, *La imagen de la reina Isabel I en los inicios de la España moderna*. Por último, los excéntricos y los profetas de la Inglaterra isabelina rivalizaron con los de España: véase Walsham, «Frantick Hackett». De los mencionados en este capítulo, John White, de Rayleigh (Essex), zapatero de veinticinco años, se comparaba con san Juan Bautista y defendía la poligamia (TNA, *SP* 12/194/87-9), y Ralph Durdan, de Cambridge, clérigo no practicante, aseguraba ser el profeta Elías (BL *Lansdowne* ms. 54/19-20).

Capítulo 4. Neutralidad armada, 1558-1580

Sobre el matrimonio de Felipe y María, véase Samson, *Mary and Philip*; sobre su reinado, véanse Loades, *Mary Tudor*; Kelsey, *Philip of Spain*, y Edward, *Mary I*. El mejor de los muchos estudios sobre María Estuardo, reina de Escocia, es, de lejos, el de Guy, *My Heart is My Own*.

MacCaffrey aportó con *The Shaping of the Elizabethan Regime* el mejor relato de la primera década del reinado de Isabel, pero véase también Rodríguez-Salgado, *The Changing Face of Empire*. Sobre el ejercicio del último embajador permanente de los Tudor en España, véase la entrada *ODNB* «John Man». Sobre una de las manías del doctor Man, el superventas de Illescas, *Historia pontifical* y su primera edición censurada, véase Kermele, *Théorie et pratique*. Los esfuerzos de Felipe por aplacar a Isabel con la supresión de esta obra fueron tan efectivos que Kermele no pudo localizar ningún ejemplar de la edición original.

Sobre el tesoro confiscado de 1568, ver Read, «Queen Elizabeth's seizure of the duke of Alva's pay-ships»; el relato de don Guerau de Spes en *BMO*, I, 71-72 (donde se señala que dos de los cinco barcos con el tesoro lograron alcanzar Amberes); y el análisis de Ramsay, *The Queen's Merchants*, 90-111; y MacCaffrey, *Shaping*, 188-195. En *Sir Francis Drake*, capítulo 3, Kelsey aportó un excelente relato de los asaltos de Drake a las colonias españolas, con útiles mapas. Véanse también las reconstrucciones de «The Nombre de Dios that Drake knew» en <http://www.indrakeswake.co.uk/Society/Research/nombrededios.htm>.

En esencia, Nombre de Dios se parecía a San Juan de Ulúa, un lugar que valía la pena saquear cuando las flotas del tesoro transatlánticas estaban presentes (en este caso, las flotas con productos que iban y venían entre Perú y el istmo). Sobre el retrato

cambiante de sir Francis en las fuentes españolas, véase Wright, «From Drake to Draque».

El papa Pío V publicó su bula contra Isabel, conocida como *Regnans in excelsis* por sus primeras palabras, el 25 de febrero de 1570, pero la medida la planeó varios meses antes. En noviembre de 1569, contó a don Juan de Zúñiga, embajador español en Roma, que «Su santidad me ha dicho hoy que está resoluto de declarar a la reina de Inglaterra por hereje y privarla del reino, y que tiene casi hecho el proceso. Yo le he representado los inconvenientes que de esto pueden resultar y suplicado que lo difiriese y no ha aprovechado».[20] El embajador subestimó su elocuencia: Pío retrasó su declaración más de tres meses. Para la historia posterior de la bula, véase Muller, «Transmitting and Translating», y *The Excommunication of Elizabeth I*. Allen relanzó la bula en su *Declaration* de 1588.

Nuestro relato del complot de Ridolfi, que condujo a la ruptura irreparable entre Inglaterra y España, se basa en Parker, «The place of Tudor England»; Kelsey, *Sir Francis Drake*, capítulos 2 y 3, y Kelsey, *Sir John Hawkins*, capítulos 4-6. Desde su publicación, Geoffrey Parker descubrió una importante colección de documentos del archivo de Zúñiga sobre el complot: HSA *HC* 380/98, «Cartas políticas y diplomáticas sobre el reinado de Elisabeth, el pleito de María Stuart y la situación de los católicos de Inglatierra y Scocia», contiene 59 cartas intercambiadas entre Zúñiga y el duque de Alba, Spes y Felipe, sobre el complot. Alba, *Epistolario*, publicó varias de las cartas de Alba a Zúñiga de las minutas en AA, y AGS, *Estado Roma*, contiene los originales de las cartas de Zúñiga a Felipe, pero las demás no se conocieron hasta más tarde.

AHN, *OM* 3511/4, «Consideraciones de don Guerau de Spes sobre la forma que podría tener para la Empressa de Inglaterra», Londres, 31 de mayo de 1569, fue el origen tanto de la expresión como del concepto la *Empresa de Inglaterra*. Pese a su papel protagonista en el complot de Ridolfi, sabemos poco sobre Spes. Al parecer, no ocupó cargo público alguno antes de su nombramiento como embajador: no se conserva ningún retrato suyo; y unos bandidos protestantes lo asesinaron en Francia durante su regreso a España (algo que, aseguró el duque de Alba, lo salvó de un destino peor: «De no haber muerto mientras regresaba a España habría perdido la cabeza»).[21] Para un relato de su tormentosa embajada, véase Santamarta Lorenzo, «Don Guerau de Spes».

Felipe y el papa siguieron discutiendo modos de llevar a cabo la Empresa de Inglaterra entre 1572 y 1577, aunque no pasaran a la acción: véanse detalles en Kretzschmar, *Die Invasionsprojekte*, 47-109 y

194-212. En *L'impresa d'Inghilterra*, Voci documentó los cambios de planes tan abruptos como frecuentes: cuál debería ser el objetivo, ¿Inglaterra o Irlanda? Cuál debería ser el puerto de partida, ¿España o Flandes? ¿La expedición debería contar con las fuerzas combinadas de España y el papado, o solo con una?

Sobre el exceso de ambición en los planes navales de Felipe en 1574-1575, véanse Pi Corrales, *España y las potencias nórdicas*, capítulos 5-10, complementados por AGS, *Estado* 2852, unfol., Menéndez a Juan Bautista de Tassis, 31 de agosto de 1574 y AGS, *Estado* 2546/83, «Instrucciones de Requesens a Tassis», 6 de septiembre de 1574 (sobre dónde podría atracar Menéndez). El 25 de marzo de 1575, el presidente del consejo de Hacienda informó a Felipe de que había gastado «más de medio millón de ducados en la Armada de Santander» (IVdeDJ 24/103, «Parecer de Juan de Ovando»; véase también AGS, *Estado* 561/83, Zayas a Requesens, 25 de junio de 1574, asegurando que la flota había costado ya seiscientos mil ducados).

El mejor monográfico sobre la empresa de Smerwick sigue siendo el de O'Rahilly, *The Massacre at Smerwick*, pero véase también el importante material que posteriormente presentaron Carey en «Atrocity and history», y Orr, «Communis Hostis Omnium». Pueden encontrarse detalles sobre los buques de guerra ingleses enviados para destruir el Castello del Oro en TNA, *E* 351/2216 y 2217, cuentas fenecidas del tesorero de la Marina (copias en TNA, *AO* 1/1684/15 y 16), *E* 351/2216 y 2217, cuentas del proveedor de vituallas (copia en TNA, *AO* 1/1787/315); y *AO* 1/1787/316, cuentas de las vituallas navales que se aportaron para «el servicio en tierra en Irlanda» en 1580-1581. Para la implicación de Felipe, véanse *Co.Do.In.*, XXXII, 507-510, Felipe a Alba, 31 de agosto de 1580, donde se detalla un ataque a Irlanda y se solicita la valoración del duque; *ibidem*, 530-531, un resumen de la respuesta desfavorable de Alba, 4 de septiembre de 1580; e *ibid.*, 559-562, la recomendación de una invasión en nombre del papa que hizo una junta especial de ministros reales, 7 de septiembre de 1580. ASV, *NS* 24/612-65, contiene recibos originales firmados por Bastien de San Giuseppe por los suministros que recibió de agentes papales para la operación en Smerwick.

Se conservan al menos tres documentos asociados a la Empresa de Inglaterra en 1582-1583, titulados *Razones que tratan algunas cosas tocantes al gran negocio de Inglaterra*. Lyell, 14-25, los discutió, pero rechazamos su argumento de que datan de 1586-1587; debieron de crearse antes de julio de 1584, porque en todos se habla de Guillermo de Orange, todavía vivo. Las fechas más plausibles son 1582 o 1583.

El mejor relato de estos planes de invasión sigue siendo el de Kretzchmar, *Invasionsprojekte*, 64-109, apoyado en manuscritos del archivo del Vaticano; pero véanse también los documentos contemporáneos similares en *BMO*, I, 372-416; AHN, *OM* 3512/27-28 y NMM, ms. PHB 1B/432v-434v.

La Hakluyt Society ha publicado hasta la fecha cuatro relatos de testigos oculares relativos a las malogradas expediciones al Atlántico Sur de 1581-1583; sobre el bando español, Markham, *The Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento*, y Phillips, *The Struggle for the South Atlantic*; sobre el bando inglés, Taylor, *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton*, y Donno, *An Elizabethan in 1582*. Kelly, en *Captain Francisco de Cuéllar*, presentó nuevo material de archivo fascinante sobre la participación de su súbdito en la expedición. Es interesante que un miembro de la tripulación de Drake que cruzó el Estrecho en 1578 informara correctamente de que «en algunos puntos no tuviese más que una legua de ancho, en otros puntos dos, en algunos tres y en algunos, cuatro» (Vaux, *The World Encompassed*, 217, «Narrative» de John Cooke). Uno se pregunta cómo Sarmiento (la fuente que afirma que el Estrecho tiene «quinientos pasos de ancho») pudo equivocarse tanto, un error que provocó la muerte prematura de casi todos los colonos.

Capítulo 5. Guerra fría, 1581-1585

La pérdida de documentos importantes complica la tarea de reconstrucción del proceso que llevó a Isabel a entrar en guerra con España. Wernham, *Before the Armada*, y MacCaffrey, *Queen Elizabeth and the Making of Policy*, aportan informes excelentes de la política exterior inglesa, pero ambos se basan casi exclusivamente en fuentes inglesas. Véanse también las entradas *ODNB* sobre Isabel (de Patrick Collinson), sobre Leicester y Walsingham (de Simon Adams), y sobre Burghley (de Wallace MacCaffrey).

Actualmente, el mejor relato del «famoso viaje» de Drake alrededor del mundo, apoyado en las a menudo contradictorias fuentes que se conservan, es el de Kelsey, *Sir Francis Drake*, capítulos 5-7; pero véanse también los documentos originales impresos en Vaux, *The World Encompassed*, y Nuttall, *New Light on Drake*.

Sobre don Antonio, véase Durand-Lapie, *Un roi détrôné*, y (menos riguroso), McBride, «Elizabethan foreign policy». Sobre las batallas por las Azores en 1581-1583, véase Fernández Duro, «La conquista», Freitas de Meneses, *Os Açores*, y Salgado, *Os navios*, 18-30. Sobre la compañía de defensores ingleses en Terceira, véase Cerezo Martínez,

«La conquista», 19-23. Waters, en *The Elizabethan Navy and the Armada of Spain*, parece haber sido el primero en apreciar el impacto de la batalla de São Miguel en las tácticas navales.

Sobre los progresos franceses durante este periodo, véanse Chevallier, *Henri III*, parte III, capítulo 6; Constant, *Les Guise*, capítulo 7, y Jensen, *Diplomacy and Dogmatism*. Sobre las negociaciones que condujeron al Tratado de Joinville, véanse Tassis, *Commentarii*, 445-457, y el importante —y al parecer desconocido— depósito de cartas hológrafas, informes e instrucciones de Tassis mientras estaba en Joinville en AGS, *Estado* 2846/79 y 86-89. Para una reconstrucción de cómo Balthasar Gérard logró asesinar a Orange, véase Jardine, *The Awful End*; para los contratos del asesinato entre Gérard y un agente de Parma, firmados en Tournai el 21 de marzo y el 2 de abril de 1584, véase Gachard, *Correspondance de Guillaume*, VI, 111-120.

Para relatos recientes sobre la cuenta atrás hacia la guerra entre Isabel y Felipe, véanse Rodríguez-Salgado, «The Anglo-Spanish war», y Adams, «The outbreak». Para el papel de Drake, véanse Kelsey, *Sir Francis Drake*, capítulo 9, y los documentos en Keeler, *Sir Francis Drake's West Indian Voyage*. Sobre el crucial episodio del Primrose, véanse el panfleto contemporáneo de Mote, *The Primrose*, y el ensayo de Orrite Pinedo, «La voz de alarma». Aceptamos el argumento de Keeler, *op. cit.*, 283, según el cual el Primrose era propiedad de Hawkins y más tarde participó en la campaña de la Armada.

Capítulo 6. El «gran designio» y su arquitecto

Felipe II dejó muchos más papeles personales que cualquier soberano de la época moderna, y en la Fundación Dialnet española se enumeran casi quinientas publicaciones recientes sobre él. Sin embargo, la personalidad del rey sigue siendo esquiva y hemos recurrido a dos biografías de Parker: *FBD* y *El rey imprudente*. Robert Watson, rector magnífico de la Universidad de St. Andrews, escribió en su *Istoria [sic] del reinado de Felipe II* en 1777: «Ningún personaje ha sido retratado por distintos historiadores desde perspectivas más opuestas que Felipe», así que nos hemos apoyado en los escritos de cinco hombres que pasaron el verano de 1588 en El Escorial y vieron al rey casi a diario. Dos son obra de laicos: el *Passetemps* de su valido, Jehan Lhermite, y la *Historia* de un oficial de bajo rango, Luis Cabrera de Córdoba (que aseguró haber advertido a Felipe de que la gran estrategia tenía defectos). Los otros tres autores fueron monjes. Fray Juan de San Gerónimo llevaba un diario ilustrado repleto de detalles, y menciona (por ejemplo) que en 1587 se pintaron dos frescos de las

Azores en la Sala de Batallas de El Escorial (*Memorias*, 427). Terminó su relato con sus noticias del fracaso de la Armada. En la *Historia de varios sucesos*, fray Jerónimo de Sepúlveda retrató a un Felipe más humano que cualquier otro testigo ocular: en su relato, el rey ríe, ve juegos, caza con sus hijos, come con los monjes y siempre muestra una «curiosidad extraordinaria» por la gente y las cosas. Está claro que fray José de Sigüenza tuvo acceso a los relatos que compusieron sus dos compañeros, a los que a veces cita textualmente (sin reflejarlo), pero, como *reliquario* del rey, también vio un lado único de Felipe. Véase *La fundación del monasterio de El Escorial* (vol. III de su *Historia de la orden de San Gerónimo*, 1605).

La historia de la política de Felipe con respecto a Inglaterra y los Países Bajos confirma claramente la observación de Robert Jervis según la cual las experiencias de primera mano pueden distorsionar gravemente las elecciones políticas que toman los hombres de estado (Jervis, *Perception and misperception*, 204-252). Aun así, el rey hizo lo que pudo. En *La Librería Rica*, 859-860, Gonzalo Sánchez-Molero enumera los libros sobre Inglaterra comprados para la colección del rey antes de 1548. Para una importante adquisición posterior —una edición en latín del *Atlas* de Saxton—, véase Fernández Duro, «Noticia breve», 164. Para evidencias de que Felipe estudió relatos sobre anteriores invasiones a Inglaterra, véase AHN, *OM* 3511/4 y 3512/27–28.

BMO, I, 450-458, imprimió la patente y la instrucción del capitán general del Mar Océano, fechada el 23 de junio de 1584. No hemos encontrado copia del plan maestro (la «traza acordada») que Felipe envió a Parma y a Santa Cruz el 26 de julio de 1586 (se lo llevó a Bruselas Giovanni Battista Piatti), pero numerosas referencias en documentos posteriores demuestran su existencia. Véanse, por ejemplo, *BMO*, II, 343, Felipe a Parma, 1 de septiembre de 1586 («A los 26 de julio se os respondió al despacho que trajo Juan Baptista Piatta»); *ibidem*, 387, Parma a Felipe, 30 de octubre de 1586 (en respuesta «por su real carta de 26 de julio que él me trajo»), y *BMO*, IV/2, 105-106, Felipe a Parma, 5 de abril de 1588 («procuraréis de ejecutar prestamente lo resuelto y asentado sobre el despacho que trajo acá Juan Baptista Piatta, que de nuevo lo confirmo»). En ausencia del original, hemos reconstruido el plan maestro a partir de lo siguiente: *BMO*, II, 387-388, Parma a Felipe, 30 de octubre de 1586; *ibidem*, 471-472, respuesta real del 17 de diciembre de 1586; *ibidem*, 535-536, Parma a Felipe, 17 de enero de 1587; *ibid.*, 624, Idiáquez a Medina Sidonia, 28 de febrero de 1587; y Casado Soto, *Discursos*, 157-164, discurso de Bernardino de Escalante, Sevilla, 3 de abril de

1588. Para más sobre su génesis, véanse Parker, *The grand strategy*, 179-192, y Rodríguez-Salgado, «The Anglo-Spanish war».

Sobre la insistencia de Parma y otros ministros reales en Países Bajos en que el secreto absoluto era una precondición vital para un ataque sorpresa, véase O'Donnell y Duque de Estrada, «El secreto, requisito para la Empresa de Inglaterra de 1588». Sobre las tropas españolas enviadas a Flandes para la Empresa en 1586 y 1587, véase O'Donnell y Duque de Estrada, *La fuerza de desembarco;* sobre las tropas enviadas a Lisboa, véase Gracia Rivas, *Los tercios de la Gran Armada*. En *El designio de Felipe II*, Maura trazó el papel de Medina Sidonia en la leva de seis mil efectivos para que zarparan con Santa Cruz. Los buques que formarían la escuadra de Vizcaya fueron embargados entre el 10 de abril y el 7 de mayo de 1586 (AGS, *CMC* 2.ª/1208) y Recalde fue elegido para comandarlas el 8 de junio (*BMO*, II, 179-180).

Es de notar que a esas alturas varios «expertos» defendieran que la unión entre una flota de España y un ejército de Flandes era un preámbulo necesario para invadir Inglaterra; véanse, por ejemplo, BAV, *UL* 854/286-288v, *Discorso sopra la guerra d'Inghilterra* (en español) y *BMO*, II, 438-439, Juan del Águila a Felipe, 29 de noviembre de 1586. Nadie parece haber apreciado los inmensos retos logísticos que implicaba. Sin embargo, las dificultades que experimentó Gran Bretaña para transportar por mar 47.772 soldados aliados desde Dunkerque hasta Margate durante ocho días en junio de 1940 demostraron que, por corta que pudiera parecer la distancia entre dos puertos sobre el mapa, cruzarla bajo fuego enemigo fue algo que requirió mucho tiempo, además de resultar aterrador y peligroso.

Capítulo 7. La guerra falsa

En *The grand strategy*, capítulos 5 y 6, Parker ofreció una panorámica de la política exterior de Felipe durante la década de los ochenta del siglo XVI. Para más detalles sobre los progresos en Francia, véanse Dickerman, «A neglected aspect», y Jensen, «Franco-Spanish diplomacy». Para el conflicto diplomático en Estambul, véanse Pears, «The Spanish Armada»; Rawlinson, «The embassy of William Harborne»; Skilliter, «The Hispano-Ottoman armistice»; y Jardine, «Gloriana».

En *My Heart is My Own*, Guy aporta el mejor relato de la implicación de María Estuardo en el complot contra Isabel, sobre todo después de que el «asalto de Ruthven» en agosto de 1582 pusiera a Jacobo VI en manos de los protestantes y reforzara la creencia de

María en que la muerte de Isabel suponía su mejor, si no la única, oportunidad de escapar de prisión. En *Under the Molehill*, Bossy demostró que Walsingham logró enterarse del complot sobornando a Laurent Feron, un nacionalizado francés que residía desde hacía mucho en Londres y trabajaba en la embajada francesa. A primera vista, podría parecer que Orange y Throckmorton murieron el mismo día, el 10 de julio de 1584, pero el primero murió en Holanda, que, desde enero de 1583, seguía el calendario gregoriano, mientras que el segundo murió en Inglaterra, que seguía el calendario juliano (EA). Por tanto, el conspirador murió diez días después del príncipe.

Sobre el complot que resultó fatal para María, véase la entrada *ODNB* sobre Anthony Babington (de Penry Williams) y *BMO*, II, 305-307, Mendoza a Felipe, 13 de agosto de 1586. El rey hizo una generosa anotación del texto descifrado en esta carta, que contenía la recomendación de Babington para que los conspiradores capturaran o asesinaran no solo a Isabel, sino también a cuatro de sus ministros, entre ellos Robert Beale. En «Robert Beale», 50-54, Taviner demostró que Beale abandonó Inglaterra para escapar de la persecución de Felipe y María, y que regresó en 1560 o 1561 siendo «un protestante intolerante y fanático que se implicó personalmente en el tormento de los misioneros católicos y los conspiradores» (*ibidem*, 18). Para un relato meticuloso del proceso que condujo a la ejecución de María Estuardo, en el cual Beale desempeñó un papel esencial, véanse los capítulos 7 y 8 de la tesis de Taviner. En el capítulo 1 aporta, además, la actual localización en la cual se conservan noventa y cinco volúmenes de los papeles de Beale, con abundantes documentos sobre las relaciones entre las dos reinas; muchos de ellos se encuentran en la British Library (Inglaterra), y el resto en la Aberdeen University Library (Escocia) y la Brigham Young University Library (Utah, EE. UU.). Véase también el excelente relato de Jackson en *Devil-Land*, capítulo 1.

En *England and the Catholic Church*, 520-523, Meyer publicó el tratado del 19 de julio de 1587 a partir de la copia de los archivos vaticanos. La mayoría de la correspondencia de AGS, *Estado* 946-949, se refiere a la Empresa, y muchas cartas recibidas incluyen extensos comentarios por parte del rey. Aparecieron textos impresos de muchas de las cartas en estricto orden cronológico en *BMO*. En *La Invencible*, de Tellechea Idígoras, se publicaron extractos de 127 cartas de los archivos vaticanos sobre la Armada enviadas por los diplomáticos papales desde Madrid y Lisboa (véase más arriba). Como los otros diplomáticos en la corte española, los nuncios informaban de muchos detalles que se omitían en la correspondencia oficial.

Sobre Felipe y la reivindicación de los Estuardos, véanse Jensen, «The phantom Will of Mary Queen of Scots», y Rodríguez-Salgado, «The Anglo-Spanish war». Sobre el principal partidario escocés de España, que después de 1583 buscó ayuda internacional para sus proyectos, véase Brown, «The making of a *politique*». Sobre la cambiante reacción del rey Jacobo y sus súbditos con respecto al regicidio, véase Doran, «Revenge».

Al parecer, no se conserva ninguna copia de las instrucciones para el asalto sobre Cádiz de 1587 que recibió Drake, pero su contenido puede deducirse de otras fuentes: Plymouth Archive, The Box, 277/15, carta real para sir Francis Drake, 15 de marzo de 1587 (para ponerlo al frente de la flota a punto de zarpar «para el honor y la seguridad de nuestros reinos y dominios» y autorizarlo para castigar la sedición, la desobediencia y los altercados durante el viaje); Corbett, *Papers*, 105-107 (el contrato de Drake con los «aventureros mercantes», 18 de marzo de 1587 y la descripción de Walsingham de los objetivos originales); Hopper, *Sir Francis Drake's Memorable Service*, 28-29 (el Consejo Privado a Drake, 9 de abril de 1587, en el que contraordena sus instrucciones originales), y TNA, *SP* 77/1/284-287, lord Burghley y sir James Croft a Andreas de Loo, 14 de junio de 1587 (copia). Todas las fechas según calendario juliano (EA).

Francis Bacon popularizó la expresión con la que se conoce el asalto sobre Cádiz: «Recuerdo que Drake, con el estilo impetuoso de un soldado, decía que con aquella empresa era a "chamuscar las barbas del rey de España"» (Bacon, *Considerations*, 40). TNA, *SP* 12/204, n.os 60-61, fijaban el coste de la flota de Drake en 15.119 libras y el valor de los «cofres y cajas» a bordo de la carraca capturada en 108.049 libras. El folio 122 reveló la compleja fórmula usada para repartir el botín —la suma del tonelaje de los barcos y el número de hombres aportado por cada «inversor»—, una fórmula que produjo 7.623 participaciones, a las cuales Isabel había contribuido con 3.120 (la mayor, gracias al tamaño de sus buques de guerra), así que recibió un pago de 42.699 libras, más de la mitad del gasto total de la Marina Real aquel año.

Los historiadores no se ponen de acuerdo en si Drake tenía o no intención de atacar Cádiz desde el principio o solo un puerto en el que estaban llevándose a cabo preparativos para la Armada. Dos de los capitanes de Drake (Thomas Fenner y William Borough) declararon más tarde que los buques holandeses interceptados por Drake el 26 de abril les hablaron sobre «las grandes provisiones de Cádiz y alrededores que se prevé lleguen a Lisboa» y que solo entonces Drake decidió atacar el puerto, en el que atracó tres días más tarde (Adams,

«Armada», 47-48 y 55-56). Aun así, en despachos fechados el 7 y el 20 de abril de 1587, espías en Inglaterra especificaron que Drake atacaría Cádiz, de modo que, o bien poseía el don extraordinario de la clarividencia o bien la información de los buques holandeses no hizo sino confirmar una decisión que Drake ya había tomado y servir de ocasión oportuna para revelar a sus capitanes el destino secreto de la flota: Parker, *El éxito nunca es definitivo*.

En *Sir Francis Drake*, Kelsey aporta la mejor descripción y evaluación actuales del asalto; aun así, véase la discusión de las nuevas fuentes españolas en *BMO*, III, xxix-xlvi. En *Sir Francis Drake's Memorable Service*, de Hopper, apareció una útil selección de documentos, la mayoría en inglés; Corbett, *Papers*, 97-206, y Adams, «The Armada Correspondence». Véanse también los dos relatos italianos en Tanturri, «La incursión», 83-88, uno de un jesuita que vivía en Cádiz y otro remitido por el embajador toscano en Madrid. En TNA, *MPF* 1/318, el mapa de William Borough de la bahía de Cádiz mostraba las baterías costeras y los daños infligidos a su buque, el Lion (imagen 24); en TNA, *MPF* 1/132, «The Plotte of Cales», se mostró la posición de la flota inglesa y las galeras españolas en la bahía de Cádiz. Alzaga García describió en «El barco genovés» la excavación de los enormes mercantes genoveses que hundió Drake poco después de su llegada al puerto de Cádiz.

Varios españoles siguieron residiendo legalmente en Inglaterra después de que Felipe impusiera el embargo: Alonso de Barsuto (TNA, *HCA* 13/26 f. 168) e Íñigo de Valderrama (*ibidem*, f. 308v), y Francisco de Castrillo y Pedro de Santa Cruz, quienes testificaron ante el High Court of Admiralty, en Londres, el 18 de julio de 1587 como «agentes del rey de España» (*ibidem*, f. 135v). Al menos uno de ellos era un espía: Pedro de Santa Cruz envió una oleada de despachos desde Londres a Mendoza, en París, y, por lo tanto, a España: *BMO*, IV, publicó muchos de sus despachos.

Sobre el mayor de los riesgos para la seguridad de la reina, su embajador en Francia, sir Edward Stafford, véanse Leimon y Parker, «Treason and plot»; McCue, «The ambassadorial career»; las entradas *ODNB* para Stafford (de James McDermott) y su mujer Douglas, Lady Sheffield, de soltera Howard (de Simon Adams), y Tu, «The Pursuit». Tu señaló con astucia que la ausencia tanto de una embajada española en Londres como de una embajada inglesa en Madrid después de enero de 1584 sobrecargó «la embajada inglesa en París de tareas adicionales para proveer al gobierno de su país de información sobre España» (106). Esto, por tanto, concedió a Stafford una ventaja decisiva para abastecer a Isabel de noticias del continente.

Jennifer Sims nos ha sugerido que quizá Stafford pudo haber sido un «cebo»: un agente al que Isabel y sus ministros (sus «controladores») dotaron de poder para presentarse ante sus enemigos como alguien a quien podían «desviar» y convencer para que traicionara a su país. Sims señala que un «cebo» airoso debe satisfacer tres requisitos: él o ella debe asegurarse la confianza de su enemigo creando una lógica creíble para su traición; debe suministrar al enemigo información en apariencia de mucha calidad; y debe tener acceso a la toma de decisiones del enemigo al más alto nivel para más tarde pasar la información a los «controladores». El trato displicente que Leicester daba a Lady Stafford, sumado a los esfuerzos de Walsingham por debilitar al embajador, cumplía el primer requisito; la información precisa sobre el saqueo de Cádiz por parte de Drake, transmitida demasiado tarde, cumplió el segundo; pero Stafford no supo cumplir con el tercero. Aunque tuvo acceso a la toma de decisiones al más alto nivel, en lugar de enviarla a Londres, el embajador transmitía con regularidad información falsa sobre España. Por tanto, nos mantenemos firmes en el veredicto de que, en efecto, era un traidor a Inglaterra y un espía español.

Capítulo 8. La Armada cobra forma

Como se apuntó en el capítulo 6, Felipe II había considerado todas las estrategias de invasión que la reina había previsto, pero las descartó más tarde en favor de su «plan maestro»: véanse Jensen, «The Spanish Armada», y Parker, *La gran estrategia*, capítulo 7.

AGS no contiene prácticamente ningún papel relacionado con el ejercicio de Santa Cruz como capitán general del Mar Océano (AGS, *SP* libro 1579, su registro de órdenes de 1580-1587 contiene pocos asuntos interesantes) y se conserva poco de su correspondencia con sus comandantes subordinados. ASC, legajo 11, contiene la correspondencia del marqués con la corte relativa a la empresa de Drake en 1586, y el legajo 48 contiene cartas sobre la Empresa de Inglaterra de 1583, pero casi nada de 1587-1588.

Los archivos de dos de sus subordinados se conservan en parte. Los papeles de don Francisco de Bobadilla ocupan hoy una sección del archivo de los condes de Puñonrostro, en Carmona, España: véanse signaturas 10-10 y 10-11 para sus papeles entre 1585 y 1588. En la Lilly Library de Bloomington, Indiana, se conservan algunos papeles de Martín de Bertendona: véanse Boxer, «The Papers of Martín de Bertendona» y <http://www.indiana.edu/~liblilly/lilly/mss/index.php?p=bertendo>.

Los informes que Parma recibió de amigos y agentes en Lisboa relativos al estado lamentable de la Armada dejaban bien claro que no pudo hacerse a la mar en esa época: véase, por ejemplo, ASP *CF* 129, unfol., cartas de Alonso Carnero a Parma. Como prueba de que Parma, además, estaba marcándose un farol cuando aseguró que podía zarpar en noviembre de 1587, véanse páginas 250-251, más arriba.

Capítulo 9. Medina Sidonia se pone al mando

Los papeles del séptimo duque de Medina Sidonia son abundantes, pero están dispersos. A mediados del siglo XIX, un bibliófilo dio con un librero madrileño que estaba «arrancando las portadas en pergamino de una gran pila de folios antiguos y tirando el contenido al sótano para vendérselo al peso a los tenderos». Uno de los volúmenes que rescató contenía una veintena de documentos importantes relativos a la campaña de la Armada, algunos, evidentemente, sacados del archivo de Medina Sidonia en Sanlúcar de Barrameda. En 1949, el National Maritime Museum de Greenwich, Inglaterra, lo adquirió en subasta: NMM ms. PHB/1B. En «Documents», Naish publicó una admirable traducción al inglés de algunos de estos documentos sobre la Armada, reimprimidos en Waters, *The Elizabethan Navy*, 53-67. *Phillipps Studies*, de Munby, IV, 13-14, y V, 7-8 y 109, demostró con pericia la estrambótica procedencia del volumen.

Había un registro de los gastos domésticos del duque en 1588 en el archivo del marqués de Miraflores en 1938, cuando aparecieron extractos (citados en este capítulo) en Saltillo, «El duque». No hemos podido localizarlo. En algún momento previo a 1956, Hans P. Kraus, un tratante de libros raros y manuscritos afincado en Nueva York, adquirió más de 45.000 documentos del archivo de Sanlúcar fechados entre 1568 y 1640. Su adquisición incluía 23 volúmenes con los papeles administrativos de los duques como capitán general de las costas de Andalucía, 4 volúmenes de su correspondencia con la Casa de la Contratación de Sevilla y 10 volúmenes de «Cartas de Reyes», incluidas 434 cartas firmadas por Felipe II. En 1980, Kraus donó una selección de sus adquisiciones relacionadas con Drake, algunas del archivo de Medina Sidonia, a la Library of Congress, donde se convirtieron en la Sir Frances Drake collection. La colección se escaneó y junto con la útil descripción y discusión de Kraus está disponible en <http://international.loc.gov/intldl/drakehtml/rbdkoverview.html>.

En 1986, la Biblioteca Bartolomé March de Madrid compró otra selección de la colección de Medina Sidonia de Kraus, incluidos

documentos oficiales expedidos al duque (entre ellos sus patentes como gobernador de Lombardía en marzo y mayo de 1581). Más o menos en la misma época, la Karpeles Manuscript Library de Santa Bárbara, California, adquirió el resto. En *El designio*, Maura publicó muchas de las cartas reales de 1587-1588, probablemente usando copias del archivo ducal de Sanlúcar. *BMO*, IV, reimprimió muchas de ellas usando los originales de la Karpeles Manuscript Library.

El archivo ducal de Sanlúcar aún contiene más de 6.000 legajos de documentos, entre ellos muchos relacionados con la Armada, copias y también originales, y en 2020 la Fundación Casa de Medina Sidonia empezó a digitalizar la colección. El resultado estará disponible en línea a través de PARES. En *Commander of the Armada*, Pierson aportó la mejor biografía sin duda del duque hasta la fecha, basada sobre todo en documentos de Sanlúcar y en KML.

La experiencia del duque en el envío de flotas al mar se evidencia en su abundante correspondencia con la Casa de Contratación en KML, Sanlúcar, y en AGI *Contratación*. Considerar también una carta de 1580 a Mateo Vázquez, que empezaba así: «*Estoy hecho un moro* de que hemos perdido el mejor tiempo del mundo para la salida de la flota» (adiós a la corrección política a comienzos de la España moderna).[22]

Solo hemos encontrado un opositor a la decisión de Felipe de nombrar a Medina Sidonia comandante de la Armada: el noble que ocupaba el cargo hereditario de almirante de Castilla dijo a Felipe que era suyo, y no de Medina Sidonia, el derecho a comandarla (*BMO*, IV/1, 83, carta del 23 de febrero de 1588). El rey contestó con el ingenioso argumento de que el derecho del almirante se limitaba a los casos en que el rey en persona liderara una flota: *ibidem*, 140. El propio duque sugirió que don Martín de Padilla, conde de Santa Gadea, que había comandado la flota andaluza a Cádiz en julio de 1587, sería mucho mejor comandante. De hecho, el rey encomendó a Padilla el liderazgo de las armadas de 1596 y 1597. Ambos también fracasaron.

No existe ningún relato satisfactorio de las conversaciones de paz en Bourbourg, aunque abunden las fuentes. Para un práctico resumen desde la perspectiva inglesa, véanse *CSPF*, XXII, 71-4, MacCaffrey, *Queen Elizabeth*, 392-399, y Read, *Lord Burghley*, 396-407. Sobre la política engañosa de Parma en las negociaciones de Bourbourg, véase la correspondencia de sus comisarios en HHStA, *Belgien P. C* . 43/1-77, y con Felipe publicadas en *BMO*. Para más detalles, véase Fernández Segado, «Alejandro Farnesio» (se usan solo fuentes españolas). Sobre la reacción de la República holandesa, tal y como se recoge en los

debates de los Estados Generales, véase Japikse, V, 501-504, 534-535, 565-567, 571-572, y VI, 56-100. Véase también el diario de la embajada inglesa, al parecer compuesto por el doctor Valentine Dale, uno de los comisarios (BL, *Sloane* ms. 262/41-86), y las fascinantes cartas que Dale escribió después de su audiencia con Parma el 18 de julio de 1588. Actualmente, se encuentran en tres colecciones: TNA, *SP* 77/4/231-3, Dale a Isabel, 12 de julio de 1588 EA; KML, *Dr. Valentine Dale: Letters on Talks with the Duke of Parma*, #1, Dale a Leicester, #2, seguramente a Robert Beale, #3, a Burghley, 4# a Hatton, y LoC, *Francis Drake Collection* ms. #8 a Walsingham, todas hológrafas, y todas escritas en la misma fecha, el 25 de julio de 1588 EA. Resulta extraño que las cinco sean originales. H. P. Kraus las adquirió en una subasta de papeles que pertenecieron a Robert Beale, secretario del Consejo Privado, así que quizá Dale se las envió a Beale en un mismo paquete con orden de distribuirlas, pero cuando llegaron, eran tan vergonzosas que Beale las escondió todas.

Puede que un inglés de Bourbourg adquiriera dos publicaciones importantes de la propaganda católica y las enviara a su país. La primera fue *An Admonition to the Nobility and People of England and Ireland, Concerning the Present Warres Made for the Execution of His Holines Sentence, by the Highe and Mightie King Catholike of Spaine*, del cardenal William Allen: un panfleto de 60 páginas impreso en Amberes, aunque dice: «[Firmado] desde mi aposento en el palacio de San Pedro de Roma el 28 de abril de 1588». El segundo era una publicación de una sola página titulada *Declaration of the Sentence and Deposition of Elizabeth*, que incluía la bula publicada por Pío V en 1570 (véase más arriba). Parma imprimió 12.000 copias en Amberes la primavera de 1588. Burghley recibió una el 4 de julio y de inmediato señaló que, aunque en general resumía la *Admonition* de Allen, contenía la información vital de que Parma lideraría la invasión, lo que revelaba sin lugar a dudas la gran estrategia española para la conquista de Inglaterra (TNA, *SP* 12/211/15 y 93, Burghley a Walsingham, 12 y 24 de junio de 1588, EA).

Dos mapas portugueses manuscritos, coloreados y de tamaño idéntico, guardan relación casi segura con la Armada: Maritiem Museum Prins Hendrik, Róterdam, *WAE* 899, y NMM ms. G218:6/21 (imagen 29). Los dos se basaron en cartas náuticas incluidas en *Speculum nauticum super navigatione maris occidentalis*, de Lucas Waghenaer, publicado por la sucursal de la imprenta Plantin en Leiden en 1586: el primero, el mapa de Waghenaer de la costa sur entre Poole (Dorset) y Dover; el segundo, su mapa de los llamados mares estrechos que muestra la cosa europea entre Dieppe y

Nieuwpoort. En 1939, ambos se vendieron a Londres en la subasta de una notable colección privada de mapas: véase <https://bibliothequenumerique.inha.fr/collection/item/31970-catalogue-of-the-very-choice-andimportant-collection-of-works-on-cartography-vente-du-27-juillet-1939>. *PMC*, III, 81, discutía los dos mapas y advirtió que «ambos están doblados por la mitad, lo que sugiere que [en su día] formaron parte de un atlas», y, apoyándose en el estilo, los atribuyó a Luis Teixeira, aunque nuestras pruebas de archivo sugieren a Ciprián Sánchez.

Creemos que los dos mapas se incautaron cuando el Nuestra Señora del Rosario se rindió por los motivos siguientes:

- Tanto Teixeira como Sánchez eran «cosmógrafos reales», así que, casi con toda seguridad, prepararon los manuscritos como parte de un encargo oficial, no privado.
- Son las únicas cartas náuticas portuguesas del periodo que incluyen «braceajes», algo que se especificaba en el contrato de Medina Sidonia con Sánchez (AGS, *CS* 2.ª/283, unfol., pago final a Sánchez el 12 de mayo de 1588). Por tanto, debieron de componerse tras la publicación de la edición en latín del *Speculum nauticum* de Waghenaer en octubre de 1586, el primero que incluía braceajes, exactamente los mismos que aparecen en las dos cartas náuticas.
- Sánchez entregó 85 cartas náuticas (puede que no fuesen todas la misma), mientras que la Armada la componían 130 barcos. Como buque insignia de escuadra, el Rosario habría llevado sin duda las mejores cartas disponibles, y cuando se rindió estaba intacto.

Creemos que Felipe eligió el «cabo de Margate» (North Foreland) como la zona de atraque porque la carta náutica de Waghenaer lo mostraba como el único punto de fondeo seguro en la desembocadura del Támesis.

El *Speculum nauticum* de Waghenaer no incluyó ninguna carta náutica de la costa escocesa más allá de Aberdeen pese al hecho de que *Navigation*, de Nicolay, se publicó en París en 1583 e incluía mapas de los mares que rodeaban Escocia a una escala de 1:1.350.000, acompañados de rumbos de navegación: véase la discusión en Moir, *The Early Maps*, 19-23. Sobre la circunnavegación francesa de Escocia en 1548, véase Bryce, «Mary Stuart's voyage».

Aunque los primeros mapas de la costa occidental de Irlanda no aparecieron hasta 1612, elaborados expresamente para la flota holandesa enviada para limpiar aquellos mares de piratas (Voorbeijtel

Cannenburg, «An unknown “pilot”»), en algún momento de 1588, un comerciante inglés o escocés que vivía en Danzig copió una carta náutica del mar del Norte que incluía la costa septentrional de Irlanda. Lo que demuestra que algunos comerciantes bálticos poseían conocimiento cartográfico que habría ayudado a la Armada a regresar a casa: véanse Christie’s, *Valuable Travel*, lot. 175, y Rodríguez-Salgado, «Pilots, navigation and strategy», 171 n. 100.

Capítulo 10. El avance hacia el enfrentamiento

El relato oficial del viaje de la Armada hasta el 20 de agosto de 1588 es el«Diario» de Medina Sidonia, publicado en *BMO*, IV/3, 463-467 (que muestra discrepancias importantes con respecto a las dos copias manuscritas que se conservan). En *The Royal Navy*, I, 544-582, Clowes aportó una traducción al inglés yuxtapuesta al relato de Howard de la campaña. Sin embargo, es importante recordar que el duque sabía que el rey y sus ministros leerían su Diario, de modo que, pese a la organización en una narrativa día a día, es evidente que lo revisó antes de enviar dos copias a Felipe el 21 de agosto de 1588. Al parecer, al duque omitió algunos incidentes vergonzosos y dio un «giro» favorable a otros. Por ejemplo, en su primera carta a Parma desde las costas de Calais, el 6 de agosto, Medina aseguró que «el tiempo» lo había obligado a fondear (*BMO*, IV/3, 320), pero en el Diario atribuyó su decisión al consejo de los pilotos. Otros relatos redactados por protagonistas en la Armada detallan discrepancias adicionales.

En *Commander*, 267-268, Pierson aportó una útil lista de las fuentes conservadas y de primera mano conocidas por los historiadores cuando publicó en 1989, incluida una «Relación» por Alonso Vanegas, capitán de artillería en el San Martín, de la que se conserva una única copia. Es evidente que Vanegas escribió para el público general porque justificó la omisión de los destinos de «otros muchos caballeros, que por no hacer largo proceso no nombro; y también cansado de mi larga jornada, y por no enfadar al lector de leer fortunas y desgracias sucedidas a nuestra armada con tanto dolor de nuestra España». Concluye su relato, que incluye acontecimientos hasta la primavera de 1589, con estas palabras combativas: «Digo muchas veces «nos hallamos» y «fuimos», es de entender que fui testigo y siempre estuve en la real [el San Martin] hasta que dio fondo en Santander, y hablo de vista» (*BMO*, IV/4, 228-9). Pedro Coco Calderón, contador mayor de la flota a bordo del San Salvador, almirante de las urcas, también hizo una crónica de lo que vio y oyó

durante todo el viaje en su *Relación de lo sucedido*. Por desgracia, la transcripción en *BMO*, IV/4, 20-24, contiene importantes omisiones que hemos rectificado con el original: AGS, *GA* 221/189-190. Duro, II, 273-278, publicó otro importante relato español de la batalla: la relación de un oficial de la escuadra de Castilla, seguramente el capitán Alonso de Tauste, del Asunción. Hemos usado la transcripción de Duro porque (como el relato de Coco Calderón) la de *BMO*, IV/4, 31-32 contiene importantes omisiones.

Desde que Pierson publicara *Commander*, han salido a la luz varios relatos de otros testigos oculares. El que escribió el capitán de una de las pinazas unidas al buque insignia es de particular interés, porque el 31 de julio y el 1 de agosto de 1588 Medina Sidonia lo envió al rescate del Rosario y el San Salvador: ASF, *MdP* 4919/532-533, *Relazione cavata d'una lettera d'un Raguzeo che fu nel galeone del duca* (hay traducción al español en *BMO*, IV/3, 380-1). En 1989, Borja de Medina, en *Jesuitas*, publicó «Informação do sobcesso da Armada que foi a Inglaterra o anno de 88», escrito en octubre de 1588 por un jesuita a bordo del galeón portugués Santiago (*BMO*, IV/4, 346-347). En 1994, Geoffrey Parker identificó un dosier que Juan Martínez de Recalde envió al rey después de la campaña en el que censura expresamente el liderazgo de Medina Sidonia. AHN, *OM* 3511/38 y 41 contiene: a) siete billetes que Recalde envió al buque insignia y que fueron devueltos con comentarios de Medina Sidonia y Bobadilla (seguramente las comunicaciones más antiguas que se conservan entre comandantes durante una batalla naval) (imagen 44); b) el cuaderno de bitácora (diario) del San Juan de Portugal de Recalde dictado por el propio almirante; c) dos cartas hológrafas que don Alonso de Leyva envió a Recalde en agosto; y d) una nota introductoria. *BMO*, IV, publicó los originales en las fechas relevantes; en «Anatomy», Parker los publicó todos en traducción al inglés.

En 2004, don Luis Crespí de Valldaura, un librero ilustre, descubrió (en un volumen con textos del siglo XVII compilados en Sevilla) un manuscrito de 12 páginas titulado *Relación de lo susedido a la armada de Su Magestad desde los veinte y dos de julio hasta veinte y uno de agosto del año de mill y quinientos y ochenta y ocho*. Pruebas internas demuestran que lo escribió (en un español un tanto caprichoso) un católico inglés en el exilio, William Stukeley (don Guillermo Estucley), que zarpó con la Armada como oficial del Estado Mayor a bordo del Nuestra Señora del Rosario hasta el 31 de julio, cuando, justo antes de que el buque se rindiera, fue enviado al San Martín. Desde ese momento hasta el 19 de agosto, la relación de Stukeley aporta un registro fascinante de lo que se dijo y se vio desde

el puente de mando del buque insignia. BNE, ms. 23,128/10-21v es la única copia que se conserva, impresa en español modernizado en *BMO*, IV/3, 468-70.[23]

Laughton, II, 323-342, fijó de manera fiable el tamaño de la flota inglesa que se enfrentó a la Armada, pero al de la flota que Medina Sidonia lideró contra Inglaterra lo rodea una gran incertidumbre. *La felicíssima Armada que el rey don Felipe nuestro señor mandó juntar en el puerto de la ciudad de Lisboa*, fechado el 9 de mayo de 1588, enumeró 130 navíos en 10 escuadrones, cada uno bajo un general, más 10 carabelas para reforzar las comunicaciones entre escuadrones, y 10 falúas de remos construidas en Lisboa y contratadas principalmente para llevar mensajes y oficiales entre los grandes buques: 150 navíos en total. Después de aquello hubo algunos cambios. Un censo de la flota fechado el 13 de julio de 1588, una semana antes de que la Armada zarpara de La Coruña, mencionaba que la urca David estaba seriamente dañada para salir a la mar, que otra urca, la Casa de Paz Grande, también se quedaría en La Coruña, que quedaban solo 6 falúas y que la zabra Concepción ya había zarpado hacia Flandes (con el capitán Moresin). Estas bajas se compensaron en parte con la adición de otro mercante armado, el San Bautista de la Esperanza, embargado en Castro Urdiales en junio, más 9 carabelas (detalles en AGS, *CS* 2.ª/280 ff. 3082-3129). Si todos estos navíos zarparon con el resto de la flota el 21 de junio, el duque habría comandado 151 navíos; y diez días más tarde, sin las 4 galeras y el Santa Ana de Recalde, habrían sumado 146. Como pocas fuentes posteriores mencionan las carabelas, puede que algunas se quedaran en puerto o dieran media vuelta; de ahí que hayamos mantenido la cifra tradicional de 130 barcos para el potencial de la Armada en su primer encuentro con la flota inglesa.

Otro cambio importante que se hizo en La Coruña fue la decisión de transferir a dos oficiales superiores al buque insignia. El duque convocó a Flores para pedirle consejo el 6 de julio, seguramente porque los dos habían trabajado juntos cuando el segundo comandó flotas transatlánticas y cuando lideró la expedición al Estrecho (*BMO*, IV/3, 68, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 6 de julio de 1588). Al principio, el duque se negó a aceptar a Bobadilla como consejero militar, pese a las órdenes directas de Felipe, pero el secretario Andrés de Alva aseguró su conformidad (*BMO*, IV, 3, 115, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 11 de julio, e *ibidem*, 202-203, Alva a Felipe, 19 de julio de 1588).

BMO, V, 151-359, «Resumen del historial de los navíos españoles que participaron en la jornada de Inglaterra de 1588», reconstruyó la

historia de cada navío de la Armada que salió de Lisboa en mayo de 1588 (pero no de los embargados más tarde en los puertos del norte de España) a partir de documentos de los volúmenes previos de la serie y de otras fuentes. Véanse también los registros detallados de los contadores mayores de cuentas de casi todos los barcos embargados, sobrevivieran o no a la campaña, en AGS, *CS* 2.ª/280 y en los *Libros de quentas fenescidas* de *CMC*, 2.ª época.

En *Os navios*, Salgado examinó los buques de guerra portugueses entre 1574 y 1592, e incluyó una reconstrucción de los puestos de combate de la capitana, la San Martín, tal y como zarpó contra Inglaterra (96-98) y una comparativa de las municiones que llevaban seis de ellas al principio y al final de la campaña de 1588 (123-124). Para saber más sobre las galeras, véanse Gracia Rivas, «El motín de la Diana», y González-Aller Hierro, «Las galeras en la Gran Armada de 1588». Para los buques escolta transatlánticos que conformaron la escuadra de Castilla, véanse García de Palacio, *Instrucción náuthica*, y Phillips, *Seis galeones*. Sobre los 3 buques venecianos —el Valencia, el Lavia y el Regazona— véase Beltrame, «Three Venetian ships». Sobre los 16 pataches y zabras que salieron de Castro Urdiales con Recalde en 1586, 13 de los cuales regresaron a España, véase Porras Arboledas, «La aportación», donde se publicaron las declaraciones de miembros de la tripulación, o sus herederos, que detallaban el destino de los barcos en los que habían zarpado.

Capítulo 11. Posiciones de combate

En una carta a Idiáquez del 7 de mayo de 1588, Medina Sidonia describió «la forma que tengo dada para la batalla, y tan mal dibujada y aprisa como vuestra señoría verá» (*BMO*, IV/2, 261-2). Aunque su bosquejo, al parecer, no se conserva, sirvió de fundamento para dos dibujos distintos que el embajador de la Toscana remitió a Florencia, seguramente el 28 de mayo: ASF, *MdP*, 4919/340 y 5037/615. Ver página 319. Además, Filippo Pigafetta, trabajando evidentemente con fuentes similares, proporcionó más detalles sobre la formación de la flota en su *Discorso*, publicado en Roma el 27 de agosto de 1588, acompañado de una ilustración que, en la actualidad, parece hallarse desaparecida.

KML, *MPS: CR* 5/142-143, «La forma de cómo se avían de pelear con los galeones», una lista profusamente corregida de las posiciones que 70 de los buques de la Armada asumirían en el frente de batalla, representa seguramente los esfuerzos del duque por concebir la formación más efectiva, decidiéndose por la famosa formación de la

Armada en forma de media luna. *BMO*, IV/2, 276-277, publicó una transcripción de este documento, pero por desgracia contiene numerosos errores. Así, en la primera entrada de la «batalla, derecho» no dice «Santa Catalina», sino «Real» (refiriéndose a la capitana de Medina Sidonia); en la tercera entrada no dice «San Agustín/Portugal» (no hubo tal barco), sino «Don Agustín [de Mexía]», que comandó el galeón San Luis; en la primera entrada en el «Cuerno izquierdo» no dice «San Francisco/Portugal», sino «Don Francisco [de Bobadilla]», que a esas alturas navegaba en el San Marcos; etcétera. Son algunos de los escasos errores en esta magnífica colección.

¿De dónde sacó el duque la idea del orden de batalla en media luna? Pudo haberse basado en dos precedentes obvios: era la formación tradicional de las galeras durante la batalla desde la batalla de Salamina del 480 a. C. (Heródoto escribió que la flota ateniense atacó en semicírculo) hasta la de Lepanto, en 1571; y las flotas que navegaban entre España y América solían cruzar el Atlántico con los transportes en el centro protegidos por dos «flancos» de buques de guerra. La mayoría de historiadores, desde Pigafetta en 1588, solo consideraban el paralelismo mediterráneo, pero dada la dilatada experiencia de Medina Sidonia en la organización de convoyes para las flotas atlánticas, y el propósito reconocido de la Armada, parece igualmente probable que adoptara la formación táctica que había demostrado sobradamente su valor en la carrera por las Américas. Damos las gracias a Richard E. Mitchell y a Peter O. Pierson por discutir con nosotros este asunto.

Nuestro relato del orden inglés para la batalla procede de *BL Sloane* ms. 2177/15b, «A discription in what order our ffleet shall keepe togeather in fight». El documento, una copia, cierra así: «Estas se hicieron a la mar en día 18 en este instante», sin el mes. Por los nombres de los buques que incluye y su número, el documento debe datar de 1588, y, aquel año, la totalidad de la flota inglesa «se hizo a la mar» con órdenes de combatir al enemigo en tres ocasiones: el 30 de mayo, el 23 de junio y el 19 de julio (todas EA). La última fecha parece la más probable. Quizá el copista puso «día 18» en lugar de «día 19» porque en el original se usó la forma romana «xviiij». En *England*, 221-222, McDermott también discutió este importante documento, pero tanto nuestra lectura como nuestra datación del texto difieren de la suya.

William Stukeley y otros a bordo de la Armada a 30 de julio «descubrieron de tierra nuestra armada e hicieron de tierra muchas ahumadas», y supusieron (correctamente) que eran una señal de advertencia. Ninguno de ellos se percató al parecer de que esas

«muchas ahumadas» formaban una cadena de fanales para informar de la llegada de la Armada a lo largo de la costa hasta Londres. Aun así, noticias creíbles de la primera batalla de la Armada no llegaron a Londres hasta el 2 de agosto (*HMC Foljambe*, 48-49). Al día siguiente, Isabel ordenó regresar a su misión de paz en Bourbourg (*CSPF*, XXII, 81).

Capítulo 12. Estancados en el Canal

Isabel nunca declaró oficialmente la guerra a España, pero sus *Declaration of Causes* del verano de 1589 hablaban de «esta pesarosa guerra contra España en la que nos hemos metido […] de manera que el conflicto no es solo en su propio nombre, sino por la seguridad de los reyes, reinos y dominios en Europa que profesan con sinceridad la religión verdadera» (véanse pp. 2 y 17). Así, planteó la contienda en los mismos términos que Felipe: como una guerra de religión. El importante estudio de Katz, *Kriegslegitimation*, discutió este y otros manifiestos similares.

Sobre la movilización de Isabel con vistas a la invasión, véanse Pollitt, «Bureaucracy and the Armada»; Nolan, «The muster of 1588», y *Sir John Norreys*, 108-124; Braddick, «Uppon this instant extraordinarie ocasion»; Younger, «If the Armada had landed»; Gerson, «The English recusants and the Spanish Armada»; y la bibliografía discutida en el capítulo 19 abajo.

Algunos historiadores han argumentado que Medina Sidonia convocó su Consejo de Guerra el 30 de julio para discutir un asalto directo a Plymouth, pero aceptamos el argumento del almirante González-Aller Hierro según el cual el duque solo consultó a sus consejeros después de que los prisioneros ingleses aseguraran que toda la flota inglesa se encontraba en Plymouth (*BMO*, IV, 1, cxiii). Creemos que Recalde defendió un ataque preventivo en la reunión del consejo porque en una carta escrita el 29 de julio, el día anterior, se lamentaba de que «no hay orden para emprenderle en su puerto de Plemua [Plymouth], que no fuera lo más dificultoso ni que menos acertado parece a los que poco sabemos, por algunas razones que he escrito a vuestra merced, a lo menos de mi parecer» (*BMO*, IV/3, 262, Recalde a Martín de Idiáquez, 29 de julio de 1588). Luego, en un billete crispado al buque insignia el 1 de agosto, Recalde lamentó que la flota había pasado al puerto de Plymouth sin entrar «como quedó concertado» en consejo. El duque contestó: «Esto se platicó pero no quedó resuelto que se hiciese ni convenía» (*BMO*, IV/3, 382-383). Un cirujano a bordo del Rosario contó más tarde a sus captores ingleses

que el consejo había «acordado que si lograban pasar el fondeadero con una columna de 20 barcos, seguirían esa recomendación» (TNA, *SP* 12/214/51, interrogatorio al doctor Góngora). Nuestra valoración de si un ataque directo contra Plymouth podría haber logrado se apoya en Brayshay, «Plymouth's coastal defences».

La «alternativa de la isla de Wight» también está envuelta en misterio. Aunque el rey prohibió reiteradamente a la Armada que se detuviera en ninguna parte antes de «darse la mano» con Parma, el 29 de julio, Medina Sidonia y su Consejo de Guerra decidieron desobedecerlo y resolvieron esperar en el Solent oriental si no recibían noticias de Parma cuando hubiesen llegado allí (*BMO*, IV/3, 266, Medina Sidonia a Felipe, 30 de julio de 1588, con añadidos y correcciones a partir de la minuta hológrafa en KML, *MSP:* 5/369-370). El rey se enfureció ante aquel cambio con respecto a su plan: véanse sus comentarios en el memorando de Idiáquez al respecto fechado el 14 de agosto de 1588 (*BMO*, IV/3, 409-410). Sin embargo, el diario del duque no menciona ningún deseo ni intención de forzar un acceso al Solent, como tampoco lo hace ninguna fuente española salvo el diario de Recalde (*BMO*, IV/4, 135). ¿Qué pasó entonces?

Descartamos la posibilidad de que los elementos empujaran la Armada más allá de Selsey Bill contra su voluntad. Primero, las mareas frente a la isla de Wight son complejas (por ejemplo, hay una doble pleamar en el Solent), pero relativamente débiles; por lo tanto, es poco probable que la marea arrastrara a la Armada hacia el este contra su voluntad, como muchas autoridades han asegurado. Segundo, en general se admite que en el periodo crucial hubo calma chicha y luego un ligero viento del sur. A duras penas habría empujado irremisiblemente hacia el este una flota de avance lento. Concluimos por tanto que fueron factores humanos los que llevaron a la Armada más allá de Selsey Bill: o los españoles tomaron la optimista decisión de seguir adelante, o la presión inglesa los obligó a hacerlo, o ambas cosas. Damos las gracias a Alan Ereira por una esclarecedora discusión sobre la materia; y al contralmirante González-Aller Hierro por señalar que si la Armada se hubiese reunido en Spithead, habría quedado expuesta a un ataque con brulotes muy parecido al de Calais.

Capítulo 13. La prueba de batalla

El rey había previsto la importancia de asegurar las comunicaciones entre Medina Sidonia y Parma durante la campaña, y dedicó un párrafo al asunto en sus instrucciones de abril de 1588 para afirmar

sin demasiado énfasis que sería posible enviar avisos del progreso de la Armada o «por mar hasta Gravelinas, Dunquerque, Nieuwpoort, puertos de Flandes» o «echando en tierra en la costa de Francia de noche con algún navío de remo alguna persona fiada en alguna playa de Normandía». Es evidente que no supo prever ni el tiempo que aquello podría llevar ni la interrupción total del servicio postal en 1588. Sobre los obstáculos que supusieron las distancias a lo largo del siglo XVI, véanse Braudel, *El Mediterráneo*, I (en la edición inglesa, 354-394), y Parker, *The grand strategy*, 47-75). Sobre obstáculos adicionales en el año de la Armada, véanse *CSPV*, 381; AGS, *Estado K* 1567/110, don Bernardino de Mendoza al rey, 20 de agosto de 1588; y muchos otros. Damos las gracias al profesor W. L. Warren por sus opiniones sobre este problema.

Un año más tarde, ante los rumores de que no había cumplido con su parte en la Empresa, Parma envió a Felipe todas las cartas intercambiadas con la Armada, acompañadas de otros documentos exculpatorios: véase la lista en ASP, *CF* 129 (*Spagna* 6), carpeta 1, «Memoria de los papeles que entrego oy 5 de junio de 1589 al señor presidente Richardot». Otras fuentes confirman la cronología que daba Parma: el hermano del gran duque de la Toscana informó de que Rodrigo Tello de Guzmán llegó al cuartel general del Parma en Brujas «la noche del 1 de agosto» portando cartas escritas por Medina Sidonia fechadas el 25 de julio (ASF, *MdP* 5151/151-2v, Juan de Médicis al gran duque Fernando, Brujas, 5 de agosto de 1588). El agente del duque de Urbino en Amberes recibió el 5 de agosto cartas que anunciaban que la Armada estaba frente a Le Conquet, en Bretaña, y no supo que la flota había entrado en el Canal hasta el día siguiente: BAV, *UL* 1056/403, Gratioso Gratiosi al duque de Urbino, Amberes, 6 de agosto de 1588.

Los cálculos de Parma respecto al tiempo que llevaría embarcar a sus tropas están rodeados de confusión. Su primera carta a Medina Sidonia sobre la materia, al parecer, ha desaparecido, pero, según la respuesta de Medina del día 7, fue escrita el 3 de agosto (*BMO*, IV/3, 329). La Torre mencionó el ataque a la pinaza de Parma cuando se aproximaba a la Armada, fondeada frente a Calais, y aseguró que llevaban un aviso porque el duque no estaba preparado todavía, al encontrarse en Dunkerque, a «siete leguas de allí, a donde no podíamos ir por temor de los bancos, ni él venir por no estar preparado» *(BMO*, IV/4, 66-8). La frase «preparado el próximo viernes» apareció tanto en TNA, *SP* 63/136/153-155v, en el examen de Emanuel Fremoso, del 12 de septiembre de 1588 (EA), y *BMO*, IV/3, 392/5, «Carta dos padres», entrada para el 7 de agosto de 1588.

Unos treinta años más tarde, el historiador holandés Pieter Bor dejó por escrito el relato más ingenioso del mensaje de Parma a Medina Sidonia: Parma dijo que «no podría salir hasta el viernes, pero nadie sabía con seguridad a qué viernes se refería» (Bor, *Oorspronck*, libro 25, f. 9v).

El diario de Recalde recogió la llegada al amanecer del 7 de julio de un mensaje enviado por Hierónimo de Arceo, secretario del duque, en Dunkerque, en el que se afirmaba que «aún no había un barril de cerveza embarcado, cuanto más soldados; y que aquellos quince días no se podía aviar» *BMO*, IV/4, 135). En su diario, Medina Sidonia recogió exactamente la misma información: Arceo, en Dunquerque, aseguró que «Parma aún no había llegado allí y que las municiones y bastimentos estaban por embarcar, y le parecía imposible poderse hacer todo en quince días» (*BMO*, IV/3, 468-71). Sin embargo, Arceo se equivocó, porque al final Parma tuvo embarcada a toda su infantería (pero no a la caballería) el jueves 10 de agosto (ASF, *MdP* 5151/162-3, Juan de Médicis al gran duque, Brujas, 12 de agosto de 1588).

Para las operaciones navales del 6 al 9 de agosto, hemos confiado, para la Armada, en las cartas y relaciones publicadas en *BMO*, IV/3 y 4 (véase la discusión de estas fuentes arriba en el capítulo 9), y, para las operaciones inglesas, en los relatos publicados por Laughton y Adams. El revelador panfleto *Breeder verclaringhe*, que contiene el interrogatorio de Pimentel por parte de sus captores holandeses, se reimprimió textualmente en *Oorspronck*, de Bor, III, parte 2, libro 25, ff. 11-12. Hay traducciones abreviadas al inglés, al español y al francés en TNA, *SP* 84/26/512. Laughton, II, 75-6, publicó un texto en inglés más resumido aún.

Aceptamos los cálculos relativos a la velocidad de la marea y del viento frente a Calais la noche del 7 al 8 de agosto de 1588 en *BMO*, IV/1, cxlix, y *BMO*, V, 475-477, «Cálculo de mareas en el Mar Estrecho (Canal de la Mancha) año 1588». Parte de la dificultad de reconstruir la batalla decisiva del 8 de agosto radica en el hecho de que ninguno de los bandos pudo identificar navíos enemigos salvo el buque insignia. En un intento de conectar las fuentes, hemos seguido las brillantes opiniones de González-Aller en su introducción a *BMO*, IV/1.

Para Parma y el ejército de Flandes, véanse Parker, *The grand strategy*, 229-250; Riaño Lozano, *Los medios navales;* las crónicas reimpresas en Paredes, *Los sucesos*; y el *Liber relationum*, de Rinaldi (discutido más arriba). Dos fuentes adicionales aportan informes independientes sobre las acciones de Parma: ASF, *MdP* 5151/151168

(los mensajes de Juan de Médicis, príncipe de Toscana, en el cuartel general de Parma), y BAV, *UL* 1056, «Avvisi dell'anno 1588» (que incluye informes de Gratioso Gratiosi, agente del duque de Urbino en los Países Bajos españoles).

Para los Países Bajos, Bor presentó en *Oorspronck*, libro 25, el material reunido a partir de entrevistas con supervivientes y de documentos hoy perdidos. Véanse también los estudios de Van Overeem, «Justinus van Nassau», Schokkenbroek, «Wherefore serveth Justinus», y las fuentes neerlandesas discutidas más arriba en las páginas 786-787.

Por último, el destino del príncipe de Ascoli está envuelto en una confusión considerable. Era hijo de doña Eufrasia de Guzmán, y muchos pensaban que era vástago ilegítimo del rey (véase el capítulo 1). En su relación, Pedro Coco Calderón aseguró que Ascoli huyó del buque insignia la noche del 7 de agosto, ante el ataque con brulotes: «Tomó un patache con tres criados y un capellán que tenía su dinero»; mientras que el único superviviente del Santa María de la Rosa declaró que sí iba a bordo, pero se ahogó cuando el barco se hundió en Blasket Sound.[24] Ambas afirmaciones eran falsas. Medina Sidonia despachó al príncipe, junto con su piloto mayor, Marolín de Juan, en una falúa con órdenes de reunir a determinados navíos y convocar a los miembros del Consejo de Guerra en su buque insignia. Tal y como declaró el propio Ascoli, aquello no era ninguna novedad: el duque los había enviado a los dos en ocasiones anteriores a transmitir sus órdenes a comandantes concretos, y en la noche del 7 al 8 de agosto, «a algunos de los de más confianza que allí veníamos, nos mandó meter en falúas e ir a hacer zarpar las naves de la retaguardia», con una lista de los barcos en los que debían presentarse (*BMO*, IV/3, 387, Ascoli a Felipe, Dunkerque, 12 de agosto de 1588). Por tanto, el príncipe sobrevivió y regresó a España: véase el capítulo 1 para su turbulenta carrera.

Capítulos 14 y 15. «Dios sopló y se dispersaron» y De la dispersión al desastre

Aunque algunos puedan maravillarse al leer que el 9 de agosto de 1588 Medina Sidonia y su Consejo de Guerra discutieron la rendición, otras cinco fuentes confirman las declaraciones específicas de Leyva y Vanegas citadas en nuestro texto (las cursivas son nuestras):

- *BMO*, IV, 66-68, Gerónimo de la Torre, S. J., a Alonso de Deza, 30 de septiembre de 1588: «Hubo del galeón persona que aconsejase

al Duque que *se rindiese al enemigo*; y algunos creen que les enviaran algún partido si hubiera algún pataje que le llevara, pero ni hubo pataje, que fue particular providencia de Dios, ni el Duque tampoco quiso venir en ello sino morir como caballero».

- *BMO*, IV/4, 106, Ordoño de Zamudio a Felipe, 5 de octubre de 1588: «Porque platicándose en el galeón del Duque *de rendirse al enemigo*».
- OÖLA, *KB* IV/320, embajador Hans Khevenhüller al emperador Rodolfo II, 12 de octubre de 1588: don Baltasar de Zúñiga le contó que «mientras se alejaban de la flota enemiga, corrieron grave peligro de perderlo todo debido a los bajíos, y pensaron que *se veían abocados a la rendición* o a la destrucción».
- *BMO*, IV/4, 373-374, Cristóbal Flores a Diego Flores de Valdés, 3 de enero de 1589: «Dijeron que vuestra merced había sido devoto que *se entregase el estandarte real a los enemigos y que se rindiesen*».
- BNE, ms. 3556/300, «Cartas dos Padres da Companhia de Jesús, desde ano 1580 até o de 1588»: «Cuando el duque se vio en gran peligro de perderse, *algunos le aconsejaron rendirse*».

Para un intento de reconstruir la discusión del duque y su consejo sobre una posible rendición, además de explorar estas fuentes, véase Parker, «August 9, 1588».

Para un intento de reconstruir el tiempo en el Atlántico europeo en 1588, véanse Douglas, Lamb y Loader, *A Meteorological Study*; y Daultry, «The weather». En ninguno de estos estudios se usó el meticuloso cuaderno de bitácora de Recalde, publicado en «Anatomy», de Parker, donde se recogieron las direcciones del viento y los cambios diarios. Más grave es que ninguno de los estudios tuviera en cuenta el hecho de que las direcciones del viento recogidos en todos los cuadernos de bitácora de la Armada reflejaran la variación magnética de once grados este que predominó en 1588. Cuatro siglos más tarde, la variación magnética es de siete grados oeste, de manera que todas las direcciones del viento en los cuadernos están «desviadas» un punto en la brújula, lo cual afecta a los intentos de usar esta fuente para reconstruir los cambios en el clima. En «History and climate», Parker presentó pruebas de una enorme actividad volcánica en 1588.

Al documentar el destino de cada barco de la Armada, hemos incorporado las informaciones en el «historial» de cada uno en *BMO*, V: las fuentes a continuación son sobre todo adiciones (véase capítulo 21 para información sobre las excavaciones de pecios de la Armada).

- Santa Ana, buque insignia de la escuadra de Vizcaya y el primer

barco de guerra que perdió la Armada: véanse el relato detallado de su patrón: *BMO*, IV/4. 539 (solicitud del capitán Juan Pérez de Mutio a Felipe, 23 de mayo de 1590); AGS, *Estado* 594/130-132 (relaciones de los hechos que incluyen transcripciones de cartas clave sobre el barco), y AGRB, *SEG* 11/19v y 29v (pagos autorizados por Parma para salvar los restos del buque).

- Sobre el Rosario y el San Salvador, véase Martin, *Spanish Armada Prisoners*.
- Sobre la galeaza capitana San Lorenzo, véanse la descripción (seguramente de Valentine Dale) en BL, *Sloane* ms. 262/66v-67v, y BNF, *Fonds français* 5045/152-6, informe de M. de Gourdan al gobierno francés, 10 de agosto de 1588 (copia en AGS, *Estado* 693/31, traducción al español en *BMO*, IV/3, 358).
- Sobre el San Felipe y el San Mateo, véanse Laughton, II, 29-30, William Borlas a Walsingham, 3 de agosto de 1588, y TNA, *SP* 101/45/22, Richard Eshertone a Richard Saltonstall, 7 de agosto de 1588 (ambas EA). Sobre la munición salvada de los dos galeones en 1588, ver RAZ, *Rekenkamer* C 2938, cuentas de Pieter Willemszoen, fenecidas en 1591, y ARA, *Resolutiën van de Admiraliteit van Zeeland*, del 13 al 22 de agosto de 1588.
- Sobre el barco escocés que capturó «en el mar de Noruega» el Concepción de Lastero, véase Porras Arboledas, «La aportación», 70-72. Sobre los escoceses raptados frente a las Orcadas, véanse AGS, *CMC* 2.ª/1210, folio sin numerar relativo a «Robert Ler, escocés», y TNA, *SP* 63/163/143v y 156, examen de John de Licorno del San Juan de Portugal, 12 de septiembre de 1588 (seis de los siete escoceses capturados en un navío de 50 toneladas subieron a borde del buque de Recalde, uno de los cuales cayó en manos inglesas cuando llegó a tierra en Blasket Sound).
- Sobre el Zúñiga, véanse TNA, *SP* 63/136/175-6v, examen de Pietro Baptista, el contador, 9 de septiembre de 1588 EA; *BMO*, IV/4, 485-486, Pedro Igueldo a Mendoza, Le Havre, 27 de abril de 1589; e *ibidem*, 505, Pedro Centellas a Felipe II, La Coruña, 2 de septiembre de 1589; y AGS, *CS* 2.ª/273, unfol., «Lista de la chusma que se halla en la galeaza Çúñiga», 4 de octubre de 1588.
- Sobre el Rata, véanse TNA, *SP* 63/136/232-5, «A discourse of the overthrow and shipwreck of the Spaniards on the coasts of Connaught», de Edward White; y *BMO*, IV/4, 455-457 (el único testimonio que se conoce de un superviviente).
- Sobre el Gran Grin, véanse KML, *MSP: Casa de Contratación* 8/1-21 (una descripción detallada de cada uno de los 108 hombres a bordo cuando el duque de Medina Sidonia embargó la urca en

junio de 1587), y ff. 171-174 (munición adicional fletada, incluyendo dos cañones, tres sacres y tres medios sacres, todo de bronce).

- Sobre los barcos que se refugiaron en Blasket Sound en septiembre de 1588, véanse TNA, *SP* 63/136/182, James Traunte a sir Edward Denny, 5 de septiembre de 1588 EA, anotada por Burghley; y TNA, *SP* 63/136/70, una copia defectuosa de la carta en la que Recalde pide suministros. Véanse también los exámenes de cuatro miembros de la tripulación capturados (Emanuel Fermoso, Emanuel Francist, John de Licorno y Piet O'Carr), 10-12 de septiembre de 1588 EA, en TNA, *SP* 63/136/141-145 y 153-158, con una transcripción imperfecta (a partir de la copia en TNA, *SP* 12/216) en Laughton, II, 219-228. Burghley publicó las declaraciones (junto a otras, bastante más descabaladas) en la segunda edición de *The Copie of a Letter*.
- La principal fuente sobre la odisea de Recalde en el San Juan es su diario, que Parker tradujo en «Anatomy», 327-336; complementada con «Novas da infelicidade da Armada», compilada por el patrón del barco y publicada por Pires de Lima, «Um documento português», 100; y la relación de Marcos de Aramburu, a bordo del San Juan Bautista (Castilla), quien también pasó tiempo en Blasket Sound.
- Ødegaard, *Alonso de Olmos*, incluyó facsímiles de varias cartas (con traducciones al noruego) de, y sobre, los supervivientes de la urca Santiago, «la nave de las damas», naufragada cerca de Bergen. En *Den Spanske Armada*, 2ª parte, Ødegaard argumentó que el pecio hallado en 1989 en Mosterhavn, cerca de Bergen, es la nave Santiago. Véase también Lundh y Sars, *Norske rigs-registranter*, III, 17-19, cartas desde Copenhague a las autoridades de Bergen, 28 de octubre y 6 de noviembre de 1588. Damos las gracias a Knut Geelmuyden del Statsarkiv, Bergen, por la ayuda para dar con el material, y a Paul Lockhart por ponernos al tanto.
- El mapa de Robert Adams de la campaña de 1588 mostraba un segundo pecio de la Armada frente a Bergen; y al regresar a España, Gómez de Medina afirmó: «La urca Santiago en que iban las mujeres, arribó en la Noruega con otra urca, de que no sabe el nombre» (*BMO*, IV/4, 463-464, carta a Medina Sidonia, Sanlúcar, 10 de marzo de 1589, cursivas nuestras). La «Relación de cómo aportó a Noruega un navío perdido de los españoles», preparada por Henrik Rantzau, un primer oficial danés el 29 de marzo de 1589 EA, informó de que una semana antes «una nao de extraña grandeza, pero maltratada y deshecha, porque en el mar no

conocido había pasado tres veces naufragio, en la cual había doscientos españoles y muchas mujeres de la mesma nación», atracó en Helsingor, en la entrada al Báltico, «y era del armada del año pasado». El número de supervivientes sugiere que provenían de *dos* naufragios de la Armada, no solo de la nave Santiago, pero, hasta el momento, los intentos de identificar el barco y localizar los restos han fracasado.[25]

- Sobre el destino del San Pedro Mayor, el único buque que naufragaría en las costas de Inglaterra, véanse *APC*, XVI, 328-329 (1 de noviembre), 347-348 (17 de noviembre) y 373-374 (8 de diciembre de 1588, todas las fechas EA); Laughton, II, 289-295, cartas de George Carey y Anthony Ashley al Consejo Privado, 5 y 12 de noviembre de 1588 EA; y *BMO*, IV/4, 441-442, la relación de tres oficiales, 18 de febrero de 1589. Coco Calderón mencionó a los oficiales flamencos que abandonaron el barco en Calais y aseguró que eran del San Pedro Menor (*BMO*, IV, 4, 22), pero *BMO*, V, 298-299, muestra que eran del San Pedro Mayor. Véase también *BMO*, IV/4, 604-605, Gonzalo González del Castillo a Felipe, Blavet (Bretaña), 9 de marzo de 1592 (traducción al inglés en Laughton, II, 371-375).

Las pérdidas humanas en la campaña de la Armada son más difíciles de documentar. El capitán Vanegas calculó que 600 de sus compatriotas murieron durante la batalla de Gravelinas el 8 de agosto, con otros 800 heridos (compárense las cifras con los 430 ingleses muertos y los 1.260 heridos en la batalla de Trafalgar de 1805). Murieron otros hombres en las varias acciones de la semana previa; muchos más perecieron en el viaje de regreso (ahogados, asesinados o de inanición); y más aún (como Recalde y Oquendo) cayeron tras su regreso a España. Una lista de los 222 «forzados» a bordo de la galera Napolitana en noviembre de 1588 mostraba que 35 habían muerto durante la campaña, pero ninguno lo hizo en combate: el primero falleció el 30 de agosto frente a las costas escocesas y otros 16 antes de su regreso a España el 22 de septiembre. Otros 18 murieron entre esa fecha y el 25 de noviembre, cuando su comandante nominó a un cirujano adicional «porque hay demasiados remeros enfermos y el número aumenta cada día debido a los sufrimientos que soportaron durante la campaña».[26] Para una lista completa de los 158 supervivientes del buque San Pedro, incluido «un negro» que murió poco después de ganar la tierra, véase TNA, *SP* 12/218/23-25 (publicada parcialmente en Laughton, II, 294-296).

Los pagos por los rescates de los prisioneros de la Armada en

Inglaterra e Irlanda, Escocia y Países Bajos resultaron en un proceso complejo y dilatado. El 30 de agosto de 1588, un capitán español capturado en el San Felipe llegó con la condicional al cuartel general de Parma para negociar el rescate de unos 200 prisioneros de la Armada en custodia neerlandesa (AGRB, *SEG* 11/24v, orden de pago al capitán Martín Dávalos). El 2 de octubre, el Consejo Privado de Isabel hizo lo propio y autorizó una oferta por el rescate de los apresados por la Armada (TNA, *SP* 77/4/301, «Memorial for Richard Thompson sent to the duke of Parma»). Los acuerdos para la puesta en libertad pueden seguirse en AGS, *Estado* 596/9, y *BMO*, IV/4, 437, Parma a Felipe, 13 de enero y 6 de mayo de 1589; AGRB, *SEG* 11/82v3, 131, 150 y 163v, órdenes de Parma de pagar los rescates, 29 de diciembre de 1588 y 12 de febrero, 6 y 17 de marzo de 1589; y *BMO*, IV/4, 535, relación de prisioneros españoles repatriados a La Coruña en febrero de 1590. ABB, *VC* 1214, proporciona los nombres y descripciones de los casi 500 prisioneros rescatados y repatriados desde Dartmouth en enero de 1590, y el dinero y las ropas distribuidos a cada uno. En «Spanish Armada prisoners», Quinn publicó un relato de la afortunada huida de 30 españoles apresados en Irlanda. Mientras los transportaban de Dublín a Inglaterra a bordo de la pinaza del capitán Christopher Carleill, la Swallow, se impusieron a la tripulación inglesa y se fugaron con esta y con el barco. Un informe posterior confirmaba que llegaron a La Coruña sanos y salvo (*CSPI*, IV, 277-8, informe de Luke Plunkett, 8 de diciembre de 1589).

Capítulo 16. Análisis del fracaso

La comparación de los barcos de cada bando siempre es controvertida. Casi todos los registros del periodo proporcionan la capacidad de carga de cada barco, no su desplazamiento. Es más, los españoles y los ingleses usaban fórmulas muy distintas para calcular el tonelaje de los barcos, y ninguno pretendía dar la cifra matemáticamente exacta de la carga (no digamos ya del desplazamiento) del barco. Dichos cálculos solo tenían fines administrativos; basándose en ellos se abordaban los precios del alquiler y las tasas portuarias, véanse Martin, «Spanish Armada tonnages», y Casado Soto, *Los barcos*, 57-94. El magnífico estudio de Jan Glete, *Navies and Nations*, II, 527-530, mostró cómo calcular el desplazamiento si se sabe la medida de la eslora, la manga y el calado de cada barco, por lo general entre un 40 y un 50 por ciento más que la «carga de tonelaje» recogida en los documentos. Hemos conservado estas últimas cifras porque casi todas las fuentes lo hacen, pero los lectores han de recordar que no todas las «toneladas»

son iguales.

La campaña proporcionó los datos directamente comparables de un único barco: la tasación inglesa del capturado San Salvador, catalogado por los españoles en 958 toneladas, estimó apenas 600. Sin embargo, puede que esta última cifra no tuviese en cuenta un incremento por «índices de guerra»: una quinta parte, según el sistema español, y un tercio, según el inglés. La cuestión debe quedar abierta, aunque parece probable que el método español tendiera, de alguna manera, a arrojar cifras de mayor tonelaje.

Nuestro recuento de armas y artillería se apoya en dos conjuntos de pruebas separados: el archivístico y el arqueológico. Existen recuentos voluminosos de los buques embargados en AGS, *CS* 2.ª/280 y en los *Libros de quentas fenescidas* de *CMC* 2.ª época (véase más arriba). Ninguna de las series incluye navíos de las escuadras de Castilla y Portugal. Las relativas al primero están en AGI, sección III, legajo 2934 y KML, *Medina Sidonia Papers*, *Casa de Contratación*, 8/30-41; el segundo lo cubre Salgado, *Os navios*.

Hemos cogido la mayoría de nuestros datos sobre el armamento a bordo de los navíos de la Armada de AGS, *GA* 347/218, «Las naves que fueron en esta última armada»; Thompson, «Spanish Armada guns», y Salgado, *Os navios*, complementada con las evidencias de cuatro pecios de la Armada excavados: Girona, Gran Grifón, Trinidad Valencera y Santa María de la Rosa. Véanse Martin, «Full fathom five» y «The equipment and fighting potential of the Spanish Armada»; y varios informes de excavaciones publicados en *International Journal of Nautical Archaeology*. Tres pecios localizados frente a Streedagh Strand —Santa María de Visón, Juliana y Lavia— están a la espera de una excavación completa. Para datos técnicos sobre la balística externa e interna de la artillería de ánima lisa nos hemos basado sobre todo en Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*. Sobre la construcción de los cañones de asedio de Remigy de Halut en Malinas, véase el extenso relato de Roosens en «Het Arsenal van Mechelen».

Para una demostración convincente de que ni siquiera los ingleses podrían haber disparado una andanada en aquella época, sino solo los cañones de cada banda uno por uno, véase Rodger, «The development of broadside gunnery». Sobre lo que sí lograron disparar, véase Parker, «The Dreadnought revolution».

Las únicas referencias específicas a los daños infligidos por la Armada son las del velamen del Elizabeth Bonaventure, «lleno de agujeros de bala» (f. 50), pero un sondeo llevado a cabo tres días después arrojó daños bastante mayores, incluido el palo mayor del Revenge, «degradado y perdido por los disparos» (Laughton, II,

250-254, en 252). Para una idea de los trabajos necesarios antes de que los buques de la reina zarparan, véase TNA, *SP* 12/204/34-35, «The present state of Her Majesty's navy», 12 de octubre de 1587. Damos las gracias a Nicholas Rodger por su ayuda en la interpretación de las fuentes.

Capítulo 17. La amargura de la derrota

El destino exacto de los barcos que zarparon hacia Inglaterra en 1588 sigue siendo materia de intenso debate. Nuestro punto de partida fue *BMO*, IV/4, 195-198, «Relación de los galeones […] y otros navíos que salieron de La Coruña […] y los que han vuelto a España, por avisos que se han recibido en Madrid hasta el 20 del mes de octubre, y en qué puertos están, y lo que se sabe, y los que de cierto se han perdido». Varios navíos regresarían más tarde a España y algunos de los que lo hicieron se perdieron poco después (incluidos los buques insignia de tres escuadrones: el Santa Ana de Oquendo, el Regazona de Bertendona y el San Juan de Recalde), pero el documento revelaba lo que el gobierno español sabía del estado de su flota a finales de octubre de 1588.

Para mayor detalle sobre el destino de la mayoría de los barcos (y mucho más), véanse Casado Soto, *Los barcos*, y el historial de cada uno en *BMO*, V, 151-359; pero ambos omitieron algunas pérdidas. Por ejemplo, los relatos presentados por Vicenzo de Bune, responsable de rescatar a los hombres y salvar los pertrechos de la galeaza capitana San Lorenzo, incluían el coste de cinco mortajas «para sepultar los que se anegaron con la falúa que, saliendo de Calés para ir a Dunkerque, se zozobró». Esta sucinta entrada es su único monumento.[27]

Nunca sabremos a ciencia cierta el número total de hombres apiñados en los barcos de la Armada que murieron antes de regresar a España o poco después. Así, Vicenzo de Bune procuró 24 mortajas para enterrar a los hombres muertos en combate a bordo de la galera insignia, y contrató carros que hicieron 15 viajes en «que llevaron los cuerpos muertos de la playa donde la mar los había llevado hasta la villa» para enterrarlos en tumbas anónimas; y un barco bretón aseguró haber visto «en la mar en la Canal de Flandes número de más de 300 personas ahogadas».[28] En *Otra cara*, 385-516, Tellechea Idígoras publicó una investigación oficial en Guipúzcoa y extractos de un examen de 230 muertos de la Armada de Vizcaya. En *La sanidad*, 370-379 y 423-442, Gracia Rivas publicó extractos de la misma investigación y creó una tabla basada en el examen. En «La aportación», Porras Arboledas publicó reclamaciones hasta 1618 de

sueldos e indemnizaciones presentadas por los herederos de los naturales de Castro Urdiales que murieron en la Armada.

En cambio, casi por milagro, algunos hombres sobrevivieron a la campaña. Algunos eran oficiales, como Gómez de Medina, Luzón, Cuéllar y Olmos. Otros eran relativamente desconocidos, como el fraile dominico Juan Guillén, que de un modo u otro escapó al naufragio de la urca Santa Bárbara y llegó a Flandes, donde en febrero de 1589 recibió un pasaporte para «volver a España a su convento» (AGRB, *SEG* 11/133v); y Diego López, soldado a bordo del Lavia que sobrevivió al naufragio y conoció a Martin Frobisher durante su regreso a España, enterándose así de importantes detalles sobre la batalla de Portland Bill el 2 de agosto de 1588 (*BMO*, IV/4, 521). En *Los tercios* y en *La sanidad*, Gracia Rivas calculó que las pérdidas generales superaron sin duda los 10.000 hombres (un tercio de cuantos iban a bordo de la flota), y podrían alcanzar los 15.000 (la mitad).

El coste de la Empresa de Inglaterra también es materia de intenso debate. En «El verdadero impacto», Álvarez Nogal argumentó que Felipe exageraba cuando dijo en las Cortes de Castilla que la Armada había costado «más de diez millones de ducados» en un esfuerzo por convencerlos para que pagaran más impuestos, pero si bien intentó calcular los costes reales de la Empresa, inexplicablemente omitió el dinero que envió a Parma, que equivalía casi a la cantidad gastada en la flota.

Capítulo 18. La Contraarmada

La respuesta inglesa a la Armada puede seguirse en Laughton; Whitehead, *Brags and Boasts*; y Lyell, 168-387. Para los gastos de la reina en la marina, véase Parker, «The Dreadnought revolution», apéndice II; sobre Irlanda, véase Dietz, *English Public Finance*, 432-433; y sobre Países Bajos, véase Shaw, *Report*, III, XLV. Sobre los esfuerzos infructuosos de Isabel por escapar del laberinto neerlandés, véase Borman, «Untying the knot».

Qué dijo Isabel exactamente a los soldados en Tilbury la mañana del 19 de agosto de 1588 sigue siendo materia de intenso debate. En «Unlocking Cabala», Smith discutió las varias interpretaciones disponibles en papel y en la red. Burghley, que estuvo presente aquel día, describió la escena en *The Copie of a Letter* y mencionó un discurso real, pero omitió el texto. *Elizabetha Triumphans*, un poema publicado en 1588, describió cómo «la reina amazona» pasó revista a sus tropas en Tilbury «como Marte, el dios de la terrible guerra», pero

también omitió el texto. Un cuadro en la iglesia de la Santa Fe, en Gaywood (Norfolk), incluía el texto del discurso de Isabel, que Frye publicó en «The myth»), pero hemos optado por la versión que contiene una carta escrita por el doctor Leonel Sharpe al duque de Buckingham en 1623 o 1624, donde describe «lo que recuerdo del [año de] 88, mientras aguardaba junto al conde de Leicester en el campamento de Tilbury». Reproducimos el texto de Nichols, *The Progresses*, III, 422-424, y aceptamos el argumento de sus editores sobre su procedencia con una excepción: consideraron el texto en BL *Harleian* ms. 6798/87-88 el más cercano al original, pero la filigrana en el papel indica que se fabricó en los años ochenta del siglo XVII. Eso significa que el texto no pudo estar en manos de Sharpe, como aseguran los editores, porque murió en 1631. Lo que a su vez significa que el texto más antiguo que existe es el que aparece en *Cabala*, parte I, 257-262, publicado en el otoño de 1653.

En 1623-1624, como en 1653, muchos ingleses exigían declarar la guerra a España, y así, en ambas ocasiones, se valieron de la publicación de la arenga de Isabel; pero esto no significa que el discurso fuese una invención, como han argumentado algunos. Tres cosas son ciertas: Sharpe fue capellán de Leicester en Tilbury en 1588; Isabel dio al menos un discurso para animar a sus tropas allí reunidas; y Leicester encargó a «repetidores» que pronunciaran su discurso a aquellos que no habían alcanzado a oírlo. Creemos la afirmación de Sharpe según la cual él mismo fue uno de esos «repetidores» que oyeron el discurso, y que le «encargaron pronunciarlo al día siguiente ante todo el ejército». Damos las gracias a John Adamson por sus consejos de experto en esta materia.

Sharpe también escribió a Buckingham sobre el «interrogatorio» de don Pedro de Valdés por parte del Consejo Privado que, aseguró Sharpe, se leyó en voz alta en Tilbury para advertir a las tropas inglesas qué debían esperar si los españoles desembarcaran. Aunque creímos que el texto era propaganda y no un interrogatorio auténtico, dos fuentes contemporáneas corroboran el relato de Sharpe. Primero, Drake aseguró que durante su saqueo de 1587 había hallado pruebas de que cuando Felipe conquistara Inglaterra «no dejaría con vida a ningún hombre de menos de siete años». Como Drake entregó a Valdés al Consejo Privado para que lo interrogara, quizá mencionó esta anécdota a Burghley, quien (como en *The Copie of a Letter*, véase el capítulo 14) vio y explotó su valor propagandístico. La segunda fuente es «An ephemeris or diarie», compilado por la misión de paz inglesa en Flandes, la cual declaró que un español que había desembarcado en Calais aseguraba que el papa había ordenado asesinar a todos los

habitantes de Inglaterra con más de siete años de edad.[29]

Sobre la alegría en Países Bajos ante la derrota de la Armada, véase Scheltema, *De uitrusting en ondergang*, 217-228. Sobre el regodeo en Inglaterra e Irlanda, véanse Cressy, «The Spanish Armada», y Mears, *National Prayers*. Sobre el impacto de la Armada en Irlanda, véanse O'Neill, *The Nine Years War*, y Kelly, «The impact of the 1588 Armada campaign». Gallagher y Cruickshank, en «The Armada of 1588», argumentaron que el fracaso de la Empresa no condujo directamente al desengaño en España, pero citaron numerosos textos que parecen demostrar lo contrario.

Sobre la «Contraarmada» de 1589, véanse Wernham, «Queen Elizabeth»; Calderón Calderón, «Memoria»; y los documentos en *The Expedition*, de Wernham. Para las pruebas de que muchos de los edificios aledaños a la muralla occidental de Lisboa no habían sido demolidos en 1589, y que los trabajos en fortificaciones nuevas no empezaron hasta que los ingleses se retiraron, véase Pinto, «A sixteenthcentury draft Plan». Rechazamos el argumento de Gorrochategui Santos en *Contra Armada*, basado en documentos publicados por Wernham y varias fuentes primarias españolas, según el cual la campaña de 1589 fue «el mayor desastre naval de Inglaterra», mientras que lo de la Armada española el año anterior no fue una derrota, sino una simple iniciativa frustrada.

Sobre el deseo del rey de una «visita» por parte de la orden española de los jesuitas, que cesó bruscamente en mayo de 1589, véase Astraín, *Historia*, III, caps. 11 y 12. Tenemos la sensación de que Astraín y otros no han reconocido suficientemente el papel del ataque inglés a La Coruña en la protección de la orden jesuita en España del escrutinio real.

Sobre Bernardino de Mendoza, Jensen, en *Diplomacy and Dogmatism*, no sustituye del todo la investigación anterior de Morel Fatio, *Études*, 374-490. En «Los libros», Laspéras transcribió los bienes muebles mencionados en el testamento de Mendoza de 1604, que incluía 79 libros y un retrato del que fuera su comandante, el III duque de Alba. *Co.Do.In*, XCI y XCII, publicó la mayoría de sus despachos a Felipe desde Londres, de 1578 a 1584.

Capítulo 19. Si la Armada hubiera desembarcado

Sobre el éxito de la invasión y la ocupación de Inglaterra en 1688, véanse Israel, «The Dutch role»; Israel y Parker, «Of Providence and Protestant winds»; los documentos en *CSPD*, *James II*, *1687-1689*; Japikse, *Correspondentie*, 1.ª serie, II, 597-661, «Documente

betreffende de voorbereiding van de expeditie van 1688»; *ibidem*, III, 1-82, correspondencia de Bentinck desde 1688; y Jackson, *Devil-Land*, capítulo 21.

Para relatos detallados de testigos oculares sobre la invasión de Países Bajos y la conquista de Inglaterra, véanse Huygens, *Journaal* (el diario que llevó el secretario privado de Guillermo); Burnet, *The Expedition* y *Bishop Burnet's History* (con material adicional en Foxcroft, *A Supplement*); *HMC*, *Seventh Report*, apéndice, 225-228, y Read y Waddington, *Mémoires inédits*, 211-229 (los relatos de dos oficiales franceses); Jones, «Journal», y Cambridge, «The march» (dos partes del relato de otro oficial francés); Whittle, *An Exact Diary*; y *HMC*, *Eleventh Report*, apéndice de la parte V, 203, carta de Cron, un enviado de Brandeburgo a bordo del buque insignia neerlandés. Para relatos en primera persona por parte de sus enemigos ingleses, véanse Laughton, *Memoirs*, 18-32 (relato de George Byng); Taylor, *The Entring Book of Roger Morrice*, IV; y la correspondencia del comandante de la flota de Jacobo II con documentos relacionados (incluido el diario de Grenville Collins, maestre del buque insignia de Dartmouth) en *HMC*, *Eleventh Report*, *Appendix Part V*, y *HMC*, *Fifteenth Report*, *Appendix Part I*, apéndice de la parte I, «The manuscripts of the earl of Dartmouth».

Para síntesis basadas en dichas fuentes, véanse Powley, *The English Navy*; Jones, «The Protestant wind»; Davies, «James II»; y los artículos de J. L. Anderson «Climatic change», «Combined operations» y «Prince William's descent». En el volumen injustamente olvidado de Campana de Cavelli, *Les derniers Stuarts*, II, se publicaron extractos —con frecuencia extensos— de los despachos de los embajadores imperiales, franceses e italianos en la corte de Jacobo II en 1688 que revelaban cuánto sabía el rey, cuándo lo supo y cuáles fueron sus reacciones.

En «The 1688 landing», McConnel dedicó 32 páginas a la propuesta de que Guillermo III y su ejército desembarcaron en Torbay el 4 de noviembre (EA), y que sus partidarios lo cambiaron más tarde al 5 de noviembre para que coincidiera con los festejos por el descubrimiento de Conspiración de la Pólvora. Por desgracia, McConnel se apoyó en una pequeña selección de fuentes inglesas: la totalidad de quienes viajaron con Guillermo contradicen su argumento. Por ejemplo, la entrada (en neerlandés) del 14 de noviembre (según el calendario gregoriano), en el diario de Huygens, que zarpó en el buque insignia del príncipe, aseguraba que «por la tarde se discutió si debíamos entrar en la bahía de Dartmouth y en la de Torbay», y empezaba la entrada del 15 de noviembre (según el

calendario gregoriano), así: «Esta tarde llegamos por fin a Torbay» y describía el subsiguiente desembarco.

Para datos sobre las fortificaciones inglesas lapidadas en 1588, véanse Colvin, *The History of the King's Works*, IV, 415-465 y 602-606; Bruce, *Report*; y Wilford, *A Military Discourse*. Sobre la «muestra de 1588», véanse Thompson, *The Twysden Lieutenancy Papers;* Goring y Wake, *Northamptonshire Lieutenancy Papers*; y *«Book of Musters»*, en HMC *Foljambe* (véase más arriba). Braddick, en «Uppon this instant extraordinarie occasion», usó el registro relativo a la defensa del reino en 1588 que llevó el conde de Huntington, a quien se confió la defensa del norte de Inglaterra. Braddick hace también útiles comparaciones con las conclusiones igualmente pesimistas de McGurk, «Armada preparations», con respecto a Kent y de otros estudiosos para otros condados.

Sobre el exilio de los católicos ingleses y la posibilidad de apoyo de los católicos domésticos para una invasión española, véanse Mattingly, «William Allen»; Adams, «Stanley, York y Elizabeth's Catholics»; Loomie, «The Armadas and the Catholics of England»; y Wiener, «The beleaguered isle». Sobre los preparativos para un interregno si Isabel moría, véase Collinson, *Elizabethan Essays*, 34-55. Sobre la propaganda antiespañola generada en Inglaterra en los años previos a la Armada, véanse Fagel, «Gascoigne's The spoyle of Antwerpe», y Sánchez, «Anti-Spanish sentiment».

Nolan, en «The muster of 1588», y Younger, en «If the Armada had landed», adoptaron un punto de vista más positivo sobre las opciones inglesas de defenderse de una invasión española. En efecto, Younger aportó una crítica global a nuestro argumento en las versiones anteriores de este libro y demostró que los planes ingleses para derrotar a un ejército invasor estaban en cierto modo «mejor organizados, eran más eficientes y tenían una disposición superior de lo que se ha reconocido» por nosotros. Hemos corregido nuestro análisis para tener en cuenta sus hallazgos. Aun así, la crítica global de Younger contiene dos grandes errores. Primero, casi toda la organización inglesa en tierra estaba destinada a repeler un desembarco en Essex, pero la intención de Parma era desembarcar en Kent: por más eficiente que fuesen las defensas dentro y alrededor de Tilbury, no habrían podido evitar el desembarco de tropas invasoras en Margate. Segundo, Younger aceptó el cálculo contemporáneo según el cual Parma necesitaría «seis días» para fletar sus efectivos tras conocer que la Armada había llegado; pero, al final, las tropas del duque completaron la operación en cuarenta y ocho horas. Si Medina Sidonia hubiese logrado permanecer fondeado frente a Calais dos días

más y escoltado luego a Parma y sus tropas por el Canal, quizá, con el uso de esas galeras como escudo protector, los veteranos de Felipe podrían haber iniciado su marcha hacia Londres antes de que se hubiese completado la «organización» isabelina en el sureste inglés. Por tanto, defendemos nuestro veredicto de que, en términos militares, una invasión española en 1588 habría tenido prácticamente el mismo éxito que la invasión neerlandesa un siglo después.

Sobre los preparativos para defender el sureste de Inglaterra de una invasión en 1940, véanse las excelentes tesis inéditas de Newbold, «British planning», y Esnouf, «British government war aims». Véase también Cookson, «What if Napoleon had landed», sobre el lamentable estado de las defensas inglesas en 1804 y sobre cómo Napoleón tenía planeado desembarcar entre Deal y Ramsgate, y luego marchar rápidamente para capturar Londres.

Sobre los protocolos, peligros y posibilidades de casos hipotéticos, véanse Tetlock y Belkin, *Counterfactual thought Experiments*, y Tetlock, Lebow y Parker, *Unmaking the West* (en especial la introducción, y los capítulos de Eire y Hassig). Keith Roberts aportó una estupenda historia alternativa en su novela de 1968, *Pavane*, que abría con las supuestas consecuencias del asesinato de Isabel en julio de 1588 para acabar recordando que el éxito nunca es el final.

Capítulo 20. La Armada en la historia y la leyenda

Sobre las ilustres carreras de Mexía, Pimentel y Zúñiga después de 1588, véanse sus respectivas entradas en el *Diccionario biográfico español* publicado por la Real Academia de la Historia de Madrid: <http://dbe.rah.es/biografias/12478/agustin-mejia>; <http://dbe.rah.es/biografias/14174/diego-portugaly-pimentel> y <http://dbe.rah.es/biografias/16014/baltasar-de-zuniga-y-velasco>. Sobre la carrera posterior de don Pedro de Valdés, véase Martínez, *Cartas de Felipe II*. Sobre los protagonistas ingleses, véanse las entradas en *ODNB*.

Sobre cómo los ingleses usaron la derrota de la Armada como grito de guerra en momentos críticos hasta 1740, véase la extraordinaria tesis de Reimer, «Before Britannia ruled the waves». Sobre las comparaciones con 1588 sacadas de 1688, véase Israel y Parker, «Of Providence».

Hemos reconstruido los debates de 1887-1888 sobre la celebración del tricentenario en Gran Bretaña a partir de las entradas en *The Times* de Londres y periódicos regionales concretos, y de Rogers, *1688* y *1888*. Para España, hemos consultado los siguientes

periódicos de Madrid de 1887-1888: *Época*, *La Correspondencia de España*, *El Liberal*, *La Unión Católica*, *El Imparcial*, *La Iberia*, *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, *El Siglo Futuro*, *La Ilustración Española y Americana* y *Los Dominicales del Libre Pensamiento*.

El arte de la Inglaterra isabelina ha despertado un tremendo interés, también las piezas relacionadas con la Armada. En «Elizabeth», Hearn analizó el inmenso cuadro sobre la Armada hoy en manos de la Society of Apothecaries de Londres (aunque desgraciadamente Hearn confundió las fechas de los calendarios juliano y gregoriano), además de dos miniaturas (14 × 35 y 13 × 28 centímetros) elaboradas en Países Bajos que muestran eventos similares y que podrían provenir de mismo estudio que el lienzo de la Society of Apothecaries. En «Walls speak», Mears describió siete pinturas murales sobre la Armada, incluidas las de Bratoff (Lincolnshire) y Gaywood (Norfolk): damos las gracias a Natalie Mears por permitirnos citar su fascinante artículo inédito y por sus comentarios sobre este capítulo. En «Icons of divinity», Belsey y Belsey discutieron el «retrato de la Armada» (entre otros). Sobre los tapices de la Armada encargados por Howard, véanse Jansson, «Remembering»; Farrell, «The Armada tapestries»; y <https://armada.parliament.uk/history.html>.

«A commentary», 232-233, de Lyell, continúa siendo el mejor análisis del único relato inglés contemporáneo de la campaña de la Armada, obra de Petruccio Ubaldini, basado bien en las notas detalladas de Howard o bien en BL, *Cotton* ms. Julius F.X/95-101, que Laughton tituló «A relation of proceedings» (Laughton, I, 1-18). Ubaldini hizo más tarde una traducción al italiano, «Commentario del successo dell'Armata Spagnola», en BL *Royal Manuscript* 14.A.X.), que presentó a Howard en abril de 1589, quien, a su vez, encargó copias que regaló a sus amigos en enero de 1590. Howard también encargó que se tradujera el relato de Ubaldini al inglés y lo publicó con el título de *A Discourse Concerning the Spanishe Fleete Invading Englande in the Yeare 1588*. El volumen incluía grabados de Augustine Ryther de las once cartas náuticas de la campaña que Howard encargó a Robert Adams. También apareció una versión en latín: *Expeditionis hispanorum in Angliam vera descriptio, anno D.MDLXXXVIII* (Londres, 1590).

En *National Prayers*, 162-190, Mears *et al.* publicaron y discutieron las instrucciones que dieron las autoridades relativas a las plegarias y los actos de agradecimiento en Inglaterra, Irlanda y Escocia en relación con la amenaza española entre 1586 y 1589. En *A Collection*, 159-61, Edwards describió las donaciones para financiar los sermones sobre la Armada que se dieron antes de 1640.

El cuarto centenario de la Armada en 1998 generó más de un centenar de publicaciones sobre la campaña y temas relacionados, casi todas en inglés y español. La mayoría de los nuevos relatos narrativos son claras repeticiones de la vieja historia, aunque muchos contienen buenas ilustraciones y los mejores se cuentan con gracia. De los pocos que aportan material nuevo, el mejor con mucho es el espléndido *Armada 1588-1988* del National Maritime Museum (Londres, 1988), editado por María José Rodríguez-Salgado: un fastuoso catálogo de la exposición de 1988 con comentarios relacionados de los mejores eruditos.

Las actas de las dos conferencias internacionales celebradas durante el cuarto centenario aportaron sustanciosos filones de material nuevo. Una conferencia celebrada en Sligo dio lugar a la publicación de *God's Obvious Design*, de Gallagher y Cruikshank, que incluyó estudios importantes de Martin, «The ships of the Spanish Armada»; Thompson, «Spanish Armada gun policy»; O'Donnell y Duque de Estrada, «The requirements of the duke of Parma»; Schokkenbroek «Wherefore serveth Justinus»; y Daultrey («The weather of North-West Europe»). En un apéndice, Gallagher publicó una transcripción y una traducción nuevas del relato de Francisco de Cuéllar sobre sus aventuras durante y después de la campaña de la Armada. En *England, Spain and the Great Armada*, Rodríguez-Salgado y Adams incluyeron diez ponencias entregadas en las conferencias anglo-españolas de Londres y Madrid, algunas de ellas resúmenes ingleses de los estudios publicados en la importante serie patrocinada por el Instituto de Historia y Cultura Naval español: los volúmenes individuales de Casado Soto, *Los barcos* (sobre los buques de la Armada); Gómez-Centurión, *La Invencible y la Empresa de Inglaterra* (un relato sobre los objetivos de la expedición y la propaganda que la rodeaba); O'Donnell y Duque de Estrada, *La fuerza del desembarco de la Gran Armada*; Parente, *Los sucesos de Flandes de 1588* (donde se reimprimieron en forma conveniente todas las historias de la Empresa que escribieron los contemporáneos españoles que servían en los Países Bajos); Riaño Lozano, *Los medios navales de Alejandro Farnesio;* y dos volúmenes de Gracia Rivas, *Los tercios de la Gran Armada* (la historia de cada formación de infantería que zarpó en la flota), y *La sanidad en la jornada de Inglaterra* (que describía tanto las enfermedades que contrajeron los hombres de la Armada como las medidas, espirituales y médicas, adoptadas para curarlas).

Capítulo 21. Los naufragios de la Armada

Para los primeros intentos de rescate hemos usado los «historiales» de los buques en *BMO*, V; Rowe, *A Demonstration of the Diving Engine;* Sinclair, *The Hydrostaticks*; y Earle, *Last Fight of the Revenge*. Martin, en *Full Fathom Five*, describió la excavación de los principales pecios de la Armada; y en «Aproximación», Ripoll y Oña Fernández aportaron una panorámica de los artefactos de la Armada conservados en los museos europeos (aunque con algunas omisiones, como la del Shetland Museum, Lerwick, que conserva piezas recuperadas del Gran Grifón). William Asheby, agente de Isabel en Edimburgo, recopiló y transmitió muchas noticias sobre los pecios de la Armada en Escocia (el Gran Grifón y el San Juan de Sicilia) y en el norte de Irlanda (el Trinidad Valencera y el Girona): véanse resúmenes de sus cartas en *CSPSc*, IX y X, complementado cuando sea necesario con los originales en TNA, *SP* 52/42-44 y BL *Cotton ms.* Calígula D. I.

- Sobre el San Juan de Sicilia, véanse McLeay, *The Tobermory Treasure*, y Brown y Whittaker, «A Treasure Lost», aumentado por *BMO*, IV/4, 533, solicitud en 1589 de Juan de Soranguren, un marinero transferido del María Juan que sobrevivió a la explosión en la bahía de Tobermory; e *ibidem*, 544-548, declaración de Vincenzo Martolossi de Ragusa, propietario del barco, el 3 de julio de 1590, que incluía el testimonio de otros supervivientes. Véanse también *HMC*, *Sixth Report*, 606-633; Lang, *«The mystery»*; y Kostić, «Ragusa» (que, entre otras cosas, señalaba exasperado que muchas personas relacionadas con el barco usaron nombres distintos, algo que densificaba la oscuridad que rodeó al naufragio: p. 211).
- Hemos confiado en el trabajo de Robert Sténuit para el Girona, complementado con el dosier del barco en AGS, *CS* 2.ª/273, que incluye los «pliegos de asiento» de varios supervivientes.
- Sobre el Santa María de la Rosa, véanse Martin, *Full Fathom Five*, parte I, «The Spanish Armada Expedition 1968-70», y *La Santa María de la Rosa*. Véase también AGS, *GA* 81/422, hoja de servicio de Francisco Ruiz Matute (de 1570 a 1576): combatió en Granada y en Lepanto antes de unirse al tercio de Nápoles como soldado y ascender de sargento a alférez. Tras ser nombrado capitán por la campaña de la Armada, escogió a su hermano Juan Ruiz Matute como alférez para su compañía. Los dos platos de peltre marcado «Matute» encontrados en el pecio Santa María pudieron pertenecer por tanto a ambos hermanos, ya que los dos se ahogaron en Blasket Sound. AGS, *CS* 2.ª/276/774-777, y *CS* 2.ª/279/313-315, contienen los registros de la compañía de

infantería de Matute, que, en su mayoría, también se ahogó cuando el Santa María se fue a pique. En 1968, Horace Beck recogió la historia que contó un *filé* (un bardo nórdico) de la isla Gran Blasket sobre el viaje de los barcos de la Armada en Blasket Sound, en la que aparecían el Santa María, un niño que escapó del barco para contar la historia y el entierro del «príncipe de España», cuyo cuerpo apareció en la costa. Beck se marchó antes de la llegada de Wignall y su equipo, Martin incluido, cuya meticulosa excavación confirmó muchos de los detalles que la tradición oral de la zona había conservado durante casi cuatrocientos años; véase Beck, «The prince of Spain».

- Sobre el Gran Grifón, véase Martin, *Full Fathom Five*, parte II, aumentado por *BMO*, IV/4, 461-464, Gómez de Medina a Medina Sidonia, 4 y 10 de marzo de 1589, y 500-501, Gómez de Medina a Felipe, julio de 1589 (las pruebas estilísticas e internas sugieren que Gómez no escribió el relato anónimo sobre el destino del barco, publicado en *BMO*, IV/4, 303-305). En el siglo XIX aparecieron dos ediciones del diario que llevó James Melville, ministro de Anstruther, que conoció y socorrió a Gómez y a sus hombres, ambas transcriben los originales escoceses. Hemos citado el texto publicado por el Bannatyne Club en 1829.
- Sobre el destino del Valencera, véanse Martin, *Full Fathom Five*, parte III, y *La Trinidad Valencera*; Beltrame, «Three Venetian ships»; y los relatos de cada superviviente en TNA, *SP* 63/137/97-101 (Luzón, Baltasar López del Árbol y otros, Drogheda, 13 de octubre de 1588 EA, con una transcripción parcial en Laughton, II, 271-276); *BMO*, IV/4, 388-390 (Antonio Martínez, el piloto portugués, y Juan de Lázaro, timonel, ambos del 10 de enero de 1589); *ibidem*, 390 (Francisco Duarte a Andrés de Alva, Lisboa, 11 de enero de 1589, informando del testimonio de un marinero veneciano anónimo); *ibid.*, 394-395 (testimonio de Juan de Nova y Francisco de Borja, soldados, París, 16 de enero de 1589); *ibid.*, 444-445 (testimonio de Benito Amador, soldado, [París], 20 de febrero de 1589); *ibid.*, 455-457 (Melchor de Sevilla, patrón del barco, Ribadeo, febrero de 1589); e *ibid.*, 502 (solicitud de Orazio Donaggio, capitán del barco, 22 de agosto de 1589).
- Los autores identificamos el Lavia, el Santa María de Visón y el Juliana, naufragados en la playa de Streedagh y redescubiertos por arqueólogos submarinos en 1985. Donde mejor pueden seguirse sus destinos es en el relato del capitán Francisco de Cuéllar. Se conservan dos textos manuscritos de su «carta», copias

los dos, y hemos usado la edición crítica publicada en *God's Obvious Design*, 193-247, de Gallagher y Cruickshank. Sobre Cuéllar, véase *Captain Francisco de Cuéllar*, de Kelly, donde conjetura de un modo plausible que el capitán la escribió en parte para defenderse de los cargos de cobardía por los cuales le condenó Medina Sidonia. Sobre el Lavia, véanse también Beltrame, «Three Venetian ships»; y *BMO*, IV/4, 502-503, solicitudes de pago por el alquiler de sus barcos, y sus rescates, por parte de los capitanes del Lavia y el Santa María, 22 de agosto de 1589.

Epílogo

En *Journal*, 12-13 y 33-49, Boxer publicó varios paralelismos que trazaron algunos contemporáneos entre la Armada española de 1588 y la flota de Oquendo de 1639 (y observó que la derrota catastrófica en los Downs tuvo lugar el 21 de octubre, el mismo día que la igualmente catastrófica derrota de otra Armada Española en Trafalgar en 1805). Véanse también la introducción de Boxer; Boer, *Tromp*; y Fernández Duro, *Armada española*, IV, sobre el curso de la campaña.

Por último, para relajar el ambiente, podéis escuchar la *Girona Suite: Eight Evocations for Piano*, de June Armstrong, en <https://archive.org/details/TheGironaSuite/01+Girona.mp3>.

Bibliografía

Actas de las Cortes de Castilla, 17 vols. (Madrid, 1861-1891).

Adams, S., «Eliza enthroned? The court and its politics», en C. Haigh (ed.), *The Reign of Elizabeth* (Londres, 1984), pp. 55-77.

— «Stanley, York and Elizabeth's Catholics», *History Today*, XXXVII/7 (julio de 1987), pp. 46-50.

— «New light on the "Reformation" of Sir John Hawkins: The Ellesmere naval survey of January 1584», *EHR*, CV (1990), pp. 96-111.

— «The Decision to Intervene: England and the United Provinces, 1584-1585», en J. Martínez Millán (ed.), *Felipe II (1527-1598): Europa y la Monarquía católica*, 5 vols. (Madrid, 1999), I, pp. 19-31.

— «The battle that never was: The Downs and the Armada campaign», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams (eds.), *England, Spain and the Gran Armada*, pp. 173-196.

— «The outbreak of the Elizabethan naval war against the Spanish Empire: The embargo of May 1585 and Sir Francis Drake's West India voyage», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams (eds.), *England, Spain and the Gran Armada*, pp. 45-69.

— *Leicester and the Court: Essays on Elizabethan Politics* (Mánchester, 2002).

— «The Armada correspondence in Cotton MSS Otho E VII and E IX», en M. Duffy (ed.), *The Naval Miscellany, VI* (Aldershot, 2003), pp. 37-92.

Alba, J. Fitz-James Stuart, 17th duque de, *Epistolario del III duque de Alba*, 3 vols. (Madrid, 1952).

Allestree, R., *A Prognostication for this Present Yeare of Grace, 1628* (Londres, 1628).

Alonso Cortés, N., *Valladolid y la Armada Invencible* (1916), reimpresión en *Miscelánea Vallisoletana*, I (Valladolid, 1955), pp. 321-350.

Altadonna, G., «Cartas de Felipe II a Carlos Manuel II duque de Saboya (1583-1596)», *Cuadernos de Investigación Histórica*, IX (1986), pp. 137-190.

Álvarez de Toledo, L. I., duquesa de Medina Sidonia, *Alonso Pérez de Guzmán, general de la Invencible*, 2 vols. (Cádiz, 1995).

Álvarez Nogal, C., «El verdadero impacto económico de la Gran Armada: mito y realidad», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 365-376.

Alzaga García, M., *et al.*, «El barco genovés San Giorgio y San Telmo Buenaventura al servicio de la Gran Armada», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 133-153.

Anderson, J. L., «Climatic change, sea-power and historical discontinuity: The Spanish Armada and the Glorious Revolution of 1688», *The Great Circle*, V/1 (1983), pp. 13-23.

— «Combined operations and the Protestant wind. Some maritime aspects of the Glorious Revolution of 1688», *The Great Circle*, IX/2 (1987), pp. 96-107.

— «Prince William's descent upon Devon, 1688: The environmental constraints», en S. Fisher (ed.), *Lisbon As a Port Town, the British Seaman, and Other Maritime Themes* (Exeter, 1988), pp. 37-55.

Anderson, R. C., *Oared Fighting Ships: From Classical Times to the Coming of Steam* (Kings Langley, 1976).

Andrews, K. R., *Elizabethan Privateering: English Privateering during the Spanish War, 1585-1603* (Cambridge, 1964).

— *Drake's Voyages: A Reassessment of Their Place in Elizabethan Naval Expansion*

(Londres, 1967).
Anónimo (Anón.), *A Collection of State Tracts Publish'd in the Reign of King William III*, 2 vols. (Londres, 1706).
— *A Companion to All the Principal Places of Curiosity and Entertainment in and about London and Westminster. Containing an Historical Description of London, the Tower of London… and Other Places*, 8.ª ed. (Londres, 1796).
— *A Discouerie of the Treasons Practised and Attempted against the Queenes Maiestie and the Realme, by Francis Throckmorton (Londres, 1584)*.
— *A Letter from a Gentleman in the Country to his Correspondent in the City, Concerning the Coronation Medal Distributed April 11, 1689* (16 de abril de 1689).
— *Cabala, Mysteries of State, in Letters of the Great Minister of K. James and K. Charles… Faithfully Collected by a Noble Hand* (Londres, 1653).
— *The History of the Spanish Armada, Which Had Been Preparing Three Years for the Invasion and Conquest of England, and Which in the Year 1588 Came upon the English Coast to Effect It* (Londres, 1759).
— *Relaciõ de lo que hasta oy a los 5 de septiembre... se ha sabido* (Sevilla, 1588).
— *A True Report of the General Imbarrement of all the English Shippes, vnder the Dominion of the Kinge of Spaine: and of the Daungerous Aduenture, & Wonderfull Deliuerance, of a Ship of London* (Londres, 1585).
— *The True Report of the Prosperous Successe which God Gave unto our English Souldiours against the Forraine Bands of our Romaine Enemies Lately Ariued (but Soone Inough to theyr Cost) in Ireland, in the Yeare 1580* (Londres, 1581).
— *Report of the Inspectors of Irish fisheries on the Sea and Inland Fisheries of Ireland for 1891* (Dublín, 1892).
Armas, F. A. de, «Heretical stars: the politics of astrology in Cervantes», *La Gitanilla* y *La Española inglesa*», en A. J. Cruz, *Material and Symbolic Circulation*, pp. 89-100.
ARQUA, *La Armada española de 1588 y la Contra Armada inglesa de 1589: el conflicto naval entre España e Inglaterra 1590-1607* (Madrid, 2021).
Aske, J., *Elizabetha Triumphans* (Londres, 1588).
Astraín, A., *Historia de la Compañía de Jesús en la asistencia de España*, III (Madrid, 1909).
Atherton, D., *La Trinidad Valencera* (Derry/Londonderry, 2013).
Aubrey, J., *Brief Lives, Chiefly of Contemporaries, set Down by John Aubrey, between the Years 1669 & 1696*, 2 vols. (Oxford, 1898).
Avaux, Jean-Antoine d', *Négociations de monsieur le comte d'Avaux en Hollande, depuis 1679 jusqu'en 1688*, 6 vols. (París, 1752-1753).
Aylmer, J., *An Harborowe for Faithfull and Trevve Subiectes agaynst the Late Blowne Blaste, Concerninge the Government of Wemen* (Londres, 1559).
Bacon, F., *Considerations Touching a Warre with Spaine* (1624), en W. Rawley (ed.), *Certaine Miscellany Works of the Right Honourable Francis, Lord Verulam* (Londres, 1929), paginación separada.
Bain, J. (ed.), *The Hamilton Papers: Letters and Papers Illustrating the Political Relations of England and Scotland in the XVIth century*, 2 vols. (Edimburgo 1890-1892).
— W. K. Boyd, A. I. Dunlop y J. D. Mackie (eds.), *Calendar of State Papers relating to Scotland*, 13 vols. (Edimburgo, 1898-1969).
Barton, S., *A Sermon Preached before the Right Honourable the Lord Mayor and Aldermen of the City of London, at St. Mary-le-Bow, Octob. 27th. 1692. Being the Day of Publick Thanksgiving for the Signal Victory at Sea* (Londres, 1692).
Beck, H., «The prince of Spain, 1588», *Journal of the Folklore Institute*, VIII (1971), pp. 48-56.

Behlmer, R., *The Sea Hawk* (Madison, WI, 1982).
Behringer, W., *Im Zeichen des Merkur*: *Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit* (Gotinga, 2003).
Belsey, A., y C. Belsey, «Icons of divinity: portraits of Elizabeth», en L. Gent y N. Llewellyn (eds.), *Renaissance Bodies: The Human Figure in English Culture*, *c. 1540-1660*, 2.ª ed. (Londres, 1995), pp. 11-35.
Beltrame, C., «Three Venetian ships in the Armada», *Mediterranean Historical Review*, XXXIV/2 (2019), pp. 195-206.
Benítez Sánchez-Blanco, R., «De moriscos, papeles y archivos: el gran memorándum de 1607», en A. Marcos Martín (ed.), *Hacer historia desde Simancas: homenaje a José Luis Rodríguez de Diego* (Valladolid, 2011), pp. 107-128.
Benton, J. G., *A Course of Instruction of Ordnance and Gunnery* (Nueva York, 1862).
Bertini, G. (ed.), *Militari italiani dell'esercito di Alessandro Farnese nelle Fiandre* (Parma, 2013).
— «La nazione italiana nell'esercito di Alessandro Farnese nei Paesi Bassi: nuove prostettive», *Philostrato. Revista de Historia y Arte*, número extraordinario (marzo de 2018), pp. 258-295.
Bianchi, *P.*, «Una riserva di fedeltà. I bastardi dei Savoia fra esercito, diplomazia e cariche curiali», en Bianchi y L. C. Gentile (eds.), *L'affermarsi della corte sabauda: dinastie, poteri, élites in Piemonte e Savoia tra tardo medioevo e prima età moderna* (Turín, 2006), pp. 305-360.
Birch, S., y D. M. McElvogue, «La Lavia, La Juliana and the Santa María de Visón: Three Spanish Armada transports lost off Streedagh Strand, Co. Sligo: an interim report», *International Journal of Nautical Archaeology*, XXVIII (1999), pp. 265-276.
Blackmore, H. L., *The Armouries of the Tower of London*, *I: Ordnance* (Londres, 1976).
Blok, P. J., *Correspondance iné dite de Robert Dudley*, *comte de Leycester*, *et de François et Jean Hotman* (Haarlem, 1911).
Boer, M. G. de, *Tromp en de Armada van 1639* (Ámsterdam, 1941).
Bond, E. A. (ed.), *Russia at the Close of the Sixteenth Century* (Londres, 1856).
Bor, P. C., *Oorspronck*, *begin ende vervolgh der Nederlantsche Oorloghen*, 7 vols. (Leiden y Ámsterdam, 1621-1684).
Borja de Medina, F. de, «Jesuitas en la Armada contra Inglaterra (1588). Notas para un centenario», *Archivum Historicum Societatis Iesu*, LVIII (1989), pp. 3-42.
Borman, T., «Untying the Knot? The survival of the Anglo-Dutch alliance, 1587-1597», *European History Quarterly*, XXVII (1997), pp. 307-337.
Bossy, J., *Under the Molehill: An Elizabethan Spy Story* (Londres y New Haven, 2001).
Bourne, W., *The Art of Shooting in Great Ordnaunce* (1578; 2ª ed.: Londres, 1587).
Bouza, F., *Cartas de Felipe II a sus hijas* (2.ª ed.: Madrid, 1998).
— *Imagen y propaganda: capítulos de historia cultural del reinado de Felipe II* (Madrid, 1998).
Bovill, E. W., «Queen Elizabeth's gunpowder», *MM* XXXIII (1947), pp. 179-186.
Boxer, C. R. (ed.), *The Journal of Maarten Harpertszoon Tromp*, *anno 1639* (Cambridge, 1930).
— «The Papers of Martín de Bertendona, a Basque admiral of Spain's Golden Age, 1584-1604», *Indiana University Bookman*, X (1969), pp. 3-23.
Braddick, M. J., «"Uppon this instant extraordinarie occasion". Military mobilization in Yorkshire before and after the Armada», *Huntington Library Quarterly*, LXI (1998), pp. 429-455.
Bratli, C., *Philippe II*, *roi d'Espagne* (París, 1912) [trad. cast.: *Biografía de Felipe II*, Madrid, 1942].

Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, 2 vols. (Londres, 1973) [trad. cast.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1980].

Brayshay, *M*., « Plymouth's coastal defences in the year of the Spanish Armada», *Reports and Transactions of the Devonshire Association for the Advancement of Science*, CXIX (1987), pp. 169-196.

Breeder verclaringhe vande vloote van Spaegnien. De bekentenisse van Don Diego de Piementel (La Haya, 1588: panfleto Knuttel n.º 847).

Brewer, J. S., y W. Bullen (eds.), *Calendar of the Carew Manuscripts preserved in the archiepiscopal library at Lambeth*, 6 vols. (Londres, 1867-1879).

Briggs, A., *The BBC: The First Fifty Years* (Oxford, 1985).

Brown, H. F. (ed.) *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs Existing in the Archives and Collections of Venice*, *VIII: 1581-1591* (Londres, 1894).

Brown, K., «The making of a politique: The Counter-Reformation and the regional policies of John, eighth lord Maxwell», *Scottish Historical Review*, LXVI (1987), pp. 152-175.

Brown, M. J., «"The hearts of all sorts of people were enflamed": Manipulating readers of Spanish Armada news», *Book History*, *XVII* (2014), pp. 94-116.

Brown, O., y J. Whittaker, *A Treasure Lost. The Spanish Wreck in Tobermory Bay* (s. l., 2000).

Bruce, J., *Report on the Arrangements which were Made for the Internal Defence of These Kingdoms when Spain*, *by its Armada*, *Projected the Invasion and Conquest of England* (Londres, 1798).

— (ed.), *The Liber Famelicus of Sir James Whitelocke* (Londres, 1858: Camden Society Series, LXX).

Brugmans, H. (ed.), *Correspondentie van Robert Dudley graaf van Leycester en andere documenten betreffende zijn Gouvernement-Generaal in de Nederlanden*, *1585-1588*, 3 vols. (Utrecht, 1931).

Bruijn, J. R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, SC, 1993).

Brunetti, M., y E. Vitale, *La corrispondenza da Madrid dell'ambasciatore Leonardo Donà (1570-1573)*, 2 vols. (Venecia-Roma, 1963).

Bryce, W. M. «Mary Stuart's voyage to France in 1548», *EHR*, XXII (1907), pp. 43-50.

Brydges, S. E., *Censura Literaria: Containing Titles*, *Abstracts and Opinions of Old English Books*, 6 vols. (Londres, 1805-1809).

Burghley, William Cecil, barón, *Copie of a Letter Sent out of England to Don Bernardin Mendoza Ambassadour in France for the King of Spaine Declaring the State of England*, *Contrary to the Opinion of Don Bernardin*, *and of All His Partizans Spaniardes and Other* (Londres, 1588).

Burnell, A. C., y P. A. Tiele (eds.), *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*, 2 vols. (1598; Londres, 1885: Hakluyt Society, LXX-LXXI).

[Burnet, G.], *The Expedition of His Highness the Prince of Orange for England*, *Giving an Account of the Most Remarkable Passages Thereof*, *from the Day of His Setting Sail from Holland*, *to the First Day of this Instant December*, *1688: In a Letter to a Person of Quality* (s. l., 1688).

— *Bishop Burnet's History of his Own Time*, 2 vols. (1724-1734; nueva ed., Londres, 1840).

Cabrera de Córdoba, L., *Historia de Felipe II*, *rey de España*, 3 vols. (Salamanca, 1998).

Cadoppi, A., «Un "macello di huomini da bene". Lettere al duca d'Este dalle Fiandre

di militari al servizio di Alessandro Farnese», en Bertini, *Militari italiani*, pp. 153-170.
Caeiro, F., *O archiduque Alberto de Áustria: vice-rei e Inquisidor-Mor de Portugal* (Lisboa, 1961).
Calderón Calderón, M., «Memoria e imagen de la Armada y Contra Armada en Portugal (1588-1589)», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 499-519.
Calendar of State Papers, *Domestic Series: Edward VI*, *Mary*, *Elizabeth (1581-1590)* (Londres, 1865); *véase también* Knighton.
Calendar of State Papers, *Foreign Series*, *of the Reign of Elizabeth*, XIX, XXI (en 4 partes) y XXII (Londres, 1916, 1927-1931, 1936).
Calvar Gross, J., J. I. González-Aller Hierro, M. de Dueñas Fontán y M. del C. Mérida Valverde, *La batalla del Mar Océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, 5 vols., en 10 partes (Madrid, 1988-2015).
— *et al., La Gran Armada. Simposio Hispano-Británico* (Madrid, 1989).
Cambridge, marqués de, «The march of William of Orange from Torbay to London», *Journal of the Society for Army Historical Research*, XLIV (1966), pp. 152-174.
Camden, W., *The Historie of the Most Renowned and Victorious Princesse Elizabeth* (original en latín de la primera parte, Londres, 1615; traducción al inglés, Londres 1630).
— *Annales: The True and Royall History of the Famous Empresse Elizabeth Queen of England, France and Ireland* (Londres, 1625).
Campana de Cavelli, E. Rowles, marquesa de, *Les derniers Stuarts à Saint-Germain en Laye : documents inédits*, 2 vols. (París, 1871).
Campbell, J., *Grammatical Man: Information*, *Entropy*, *Language and Life* (Nueva York, 1982).
Canestrini, G., y A. Desjardins, *Négociations diplomatiques de la France avec la Toscane*, 6 vols. (París 1859-1886).
Caraman, P., *Henry Garnet*, *1555-1606*, *and the Gunpowder Plot* (Londres, 1964).
Carey, V., «Atrocity and history: Grey, Spenser, and the Slaughter at Smerwick», en D. Edwards, P. Lenihan y C. Tait (eds.), *The Age of Atrocity: Violence and Political Conflict in Early Modern Ireland* (Dublín, 2007), pp. 79-94.
Carnero, A. *Historia de las guerras civiles que ha avido en los estados de Flandes desde el año 1559 hasta el de 1609 y las causas de la rebelión de dichos estados* (Bruselas, 1625).
Casabán, J. L., «The design and construction of the twelve apostles (1588-1592), en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 377-403.
Casado Soto, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid, 1988).
— *Discursos de Bernardino de Escalante al rey y sus ministros*, *1585-1605* (Laredo, 1995).
— «Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II», en L. M. Enciso y L. A. Ribot (eds.), *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, II (Madrid, 1998), pp. 339-363.
Cerda, M. de la, *Consolatio ad hispanos propter classem in Angliam profectam subita tempestate submersam* (Sevilla, 1621).
Cerezo Martínez, R., «La conquista de la isla Tercera (1583)», *Revista de Historia Naval*, I/3 (1983), pp. 5-45.
Cervantes Saavedra, M., *Obras completas*, J. C. Peinado (ed.), 2 vols. (Madrid, 2005).
Céspedes del Castillo, G., «La defensa de América», en F. Ruiz Martín, *La monarquía de Felipe II* (Madrid, 2003), pp. 381-412.
Chaves, A. de, «Espejo de navegantes», manuscrito h. 1540, publicado en C.

Fernández Duro, *Armada española*, I, pp. 379-391.
Chevallier, P., *Henri III: roi shakespearien* (París, 1985).
Cheyney, E. P., «Law in History», *AHR*, XXIX (1924), pp. 231-248.
Christie's Auction House, *Valuable Travel, Atlases and Natural History Books, Including Important Portolan Charts* (Londres, 1988).
Churchill, W. S., *The World Crisis*, 6 vols. (Londres, 1923-1931) [trad. cast.: *La crisis mundial*, 1911-1918, Barcelona, 2014].
Cimber, M., y F. Danjou, *Archives curieuses de l'histoire de la France*, 1.ª serie, XI (París, 1836).
Cipolla, C. M., *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion, 1400-1700* (Londres, 1965) [trad. cast.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1967].
Clarendon, H., conde de *The State Letters of Henry earl of Clarendon, Lord Lieutenant of Ireland during the Reign of King James the Second, and his Lordship's Diary for the Years 1687, 1688, 1689 and 1690… with an Appendix from Archbishop Sancroft's Manuscripts in the Bodleian Library*, 2 vols. (Oxford, 1763).
Clark, P., *English Provincial Society from the Reformation to the Revolution: Religion, Politics and Society in Kent, 1500-1640* (Hassocks, 1977).
Clark, S., *England's Remembrancer, Containing a True and Full Narrative of that Never-to-be-Forgotten Deliverance, the Spanish Invasion in 1588* (1657; reimpresión en Londres, 1819).
Clowes, W. L., *The Royal Navy: A History*, I (Londres, 1898).
Cock, E., *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia* (Madrid 1876).
Cock, R., y N. A. M. Rodger, *A Guide to the Naval Records in the National Archives of the UK* (2.ª ed., Londres, 2008).
Cohen, E., y J. Gooch, *Military Misfortunes: The Anatomy of Failure in War* (Nueva York, 1990; ed. revisada, 2006).
Cole, M. H., *The Portable Queen: Elizabeth I and the Politics of Ceremony* (Amherst, MA, 1999).
Collinson, P., *The English Captivity of Mary Queen of Scots* (Sheffield, 1987).
— *Elizabethan Essays* (Londres, 1994).
— «William Camden and the anti-myth of Elizabeth: setting the mould?», en S. Doran y T. S. Freeman (eds.), *The Myth of Elizabeth* (Basingstoke, 2003), pp. 79-98.
Coloma, C., *Las guerras de los Estados Baxos desde el año de MDLXXXVIII hasta el de MDXCIX* (Amberes, 1624).
Colvin, H., *The History of the King's Works*, IV (Londres, 1982).
Constant, J. M., *Les Guise* (París, 1984).
Cookson, J., «What if Napoleon had landed?», *History Today*, LIII/9 (septiembre 2003), pp. 10-17.
Cooper, C. P., *Recueil des dépêches, rapports, instructions et mémoires des ambassadeurs de France en Angleterre: correspondance de Bertrand de Salignac de la Mothe Fénélon*, 7 vols. (París y Londres, 1838-1842).
Corbett, J. S., *Papers Relating to the Navy during the Spanish War*, 1585-1587 (Londres, 1898: Navy Records Society, XI).
— *Drake and the Tudor Navy, with a History of the Rise of England as a Maritime Power*, 2 vols. (nueva ed., Londres, 1899).
— «Relation of the voyage to Cadiz in 1596», en J. K. Laughton (ed.), *The Naval Miscellany*, I (Londres, 1902: Navy Records Society, XX), pp. 24-92.
— *Fighting Instructions, 1530-1816* (Londres, 1905: Navy Records Society, XXIX).

— *Signals and Instructions*, *1776-1794*, *with Addenda to Volume XXIX* (Londres, 1908: Navy Records Society, XXXV).
Cortesão, A., y A. Teixeira de Mota, *Portugaliae monumenta cartographia*, III (Lisboa, 1960).
Craik, A. D. D., «The hydrostatical works of George Sinclair (c. 1630-1696): their neglect and criticism», *Notes and Records*, LXXII (2018), pp. 239-273.
Cressy, D., «The Spanish Armada: Celebration, Myth and Memory», en J. Doyle y B. Moore (eds.), E*ngland and the Spanish Armada* (Canberra, 1990), pp. 157-176.
Cressy, D., «National memory in early modern England», en J. R. Gillis (ed.), *Commemorations: The Politics of National Identity* (Princeton, 1994), pp. 61-73.
Crone, G. R., «"The Mariners Mirrour" 1588», *The Geographical Journal*, CXIX (1953), pp. 455-458.
Cruickshank, D. W., y P. Gallagher, «A note on Cuéllar and his letter», en Gallagher y Cruickshank, *God's Obvious Design*, apéndice II.
Cruz, A. J. (ed.), *Material and Symbolic Circulation Between Spain and England*, *1554-1604* (Aldershot, 2008).
Cunha Rivara, J. H. da (ed.), *Arquivo Português Oriental*, III (Nova Goa, 1861).
Dasent, J. R., *et al.* (eds.), *Acts of the Privy Council of England*, 46 vols. (Londres, 1890-1984).
Daultrey, S., «The weather of north-west Europe during the summer and autumn of 1588», en Gallagher y Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 113-141.
Davies, D., «James II, William of Orange, and the admirals», en E. Cruickshanks (ed.), *By Force or by Default? The Revolution of 1688-1689* (Edimburgo, 1989), pp. 82-108.
Deloney, T., *Thomas of Reading and Three Ballads on the Spanish Armada*, C. R. Aldrich y L. S. Kirtland (eds.) (Nueva York, 1903).
Derks, S., «The fruits of war. The Representation of Alessandro Farnese in Paolo Rinaldi's *Liber Relationum*», en L. Geevers y M. Marini (eds.), *Dynastic Identities in Early Modern Europe. Rulers*, *Aristocrats and the Formation of Identities* (Leiden, 2015), pp. 153-178.
Dickerman, E. H., «A neglected aspect of the Spanish Armada: the Catholic League's Picardy offensive of 1587», *Canadian Journal of History*, XI (1976), pp. 19-23.
Dietz, F. C., *English Public Finance*, *1558-1641* (2ª ed., Londres, 1964).
Digges, D., *The Compleat Ambassador; Or Two Treaties of the Intended Marriage of Queen Elizabeth of Glorious Memory: Comprised in Letters of Negotiation of Sir Francis Walsingham* (Londres, 1655).
Donno, E. S., *An Elizabethan in 1582*. *The Diary of Richard Madox*, *Fellow of All Souls* (Londres, 1976: Hakluyt Society, 2.ª serie, CXLVII).
Dooley, B., «Sources and methods in information history. The case of Medici Florence, the Armada and the siege of Ostende», en J. W. Koopmans (ed.), *News and Politics in Early Modern Europe*, *1500-1800* (Lovaina, 2005), pp. 29-46.
— «Making it present», en Dooley (ed.), *The Dissemination of News and the Emergence of Contemporaneity in Early Modern Europe* (Farnham, 2010), pp. 95-113.
Doran, S., «Revenge her foul and most unnatural murder? The impact of Mary Stewart's execution on Anglo-Scottish relations», *History*, LXXXV (2000), pp. 589-612.
Douglas, K., *The Downfall of the Spanish Armada in Ireland* (Dublín, 2009).
— «Navigation: The key to the Armada Disaster», *Journal for Maritime Research*, V (2003), pp. 74-120.
— H. H. Lamb y Loader, C., *A Meteorological Study of July to October 1588: The Spanish Armada Storms* (Norwich, 1978).

Drelichman, M., y H-J. Voth, *Lending to the Borrower from Hell. Debt, Taxes and Default in the Reign of Philip II* (Princeton, 2014).
Duffy, E., *Fires of Faith. Catholic England under Mary Tudor* (New Haven y Londres, 2009).
Duke, A. C., «William of Orange's *Apologie*», *Dutch Crossing*, XXII/1 (1998), pp. 3-96.
Duplessis-Mornay, P. de., *Suite des lettres et mémoires de Messire Philippe de Mornay* (Ámsterdam, 1651).
Durand-Lapié, P., «Un roi détroné réfugié en France: Dom Antoine 1.er de Portugal (1580-1595)», *Revue d'Histoire Diplomatique*, XVIII (1904), pp. 133-45, 275-307, 612-40, y XIX (1905), 113-28, 243-60.
Earle, P., *The Last Fight of the Revenge* (Londres, 1992).
Edwards, H., *A Collection of Old English Customs, and Curious Bequests and Charities* (Londres, 1842).
Edwards, J., *Mary I. England's Catholic Queen* (New Haven y Londres, 2011).
Eguiluz, M. de, *Milicia, discurso y regla militar* (Madrid, 1592).
Ehrman, J., *The Navy in the War of William III, 1689-1697* (Cambridge, 1953).
Elias, J. E., *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655* (Ámsterdam, 1933).
Eliav, J., «Tactics of sixteenth-century galley artillery», *MM*, XCIX (2013), pp. 398-409.
Ellis, H., «Copy of a short memoir on the means considered fit for putting the forces of England in order at the time the invasion from the Spaniards was expected in 1587; preserved in the Harleian Ms. 168 fol. 110», *Archaeologia: or, Miscellaneous Tracts Related to Antiquity*, XXXII (1847), pp. 373-378.
Erikssen, N., y J. Rönnby, «*Mars* (1564): the initial archaeological investigations of a great 16th-century warship», *International Journal of Nautical Archaeology*, XLV (2017), pp. 92-107.
Essen, L. van der, *Alexandre Farnèse, prince de Parme, gouverneur-général des Pays-Bas (1545-1592)*, 5 vols. (Bruselas, 1933-1937).
— «Rapport de don Juan de Idiáquez, adressé à Philippe II, au sujet de l'administration d'Alexandre Farnèse pendant les dernières années du gouvernement de celui-ci [1592]», *BCRH*, C (1936), pp. 167-180.
— «De auteur en de beteekenis van de *Liber relationum eorum quae gesta fuere in Belgio et alibi per serenissimum D. Ducem Alexandrum Farnesium*», *Mededelingen van de koninklijke Vlaamse Academie. Letteren*, V, 1 (Amberes, 1943).
Estal, J. M., «Felipe II y su archivo hagiográfico de El Escorial», *Hispania Sacra*, XXIII (1970), pp. 193-333.
Evans, J. X. (ed.), *The Works of Sir Roger Williams* (Oxford, 1972).
Eyzinger, M., *Historica postremae relationis Appendix. Das ist, Ein Historische vervolgung, der geschichten und händel, so sich, seithero des Monats Martij… biß auff den 15. tag jetzt ablauffenden Monats Septembris 1588* (Colonia, 1589).
Fagel, R., «Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)», *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, XXIII (2003), pp. 11-33.
— «Gascoigne's The Spoyle of Antwerpe (1576) as an Anglo-Dutch text», *Dutch Crossing*, XLI (2017), pp. 101-110.
Fallon, N., *The Armada in Ireland* (Londres, 1978).
Falls, C., *Elizabeth's Irish Wars* (Londres, 1950).
Farrell, S., «The Armada tapestries in the old Palace of Westminster», *Parliamentary History*, XXIX (2010), pp. 416-440.
Fea, P., *Alessandro Farnese, duca di Parma* (Roma, 1886).

Felipe II, rey de España, *Premática en que se da la orden que se ha de tener en el traer de los lutos en estos reynos* (Madrid, 1588).
Feltham, O., *A Brief Character of the Low Countries* (Londres, 1652).
Fernández, M., *Livro de traças de carpintería* (1616, reimpreso en Lisboa 1989).
Fernández Álvarez, M., *Tres embajadores de Felipe II en Inglaterra* (Madrid, 1951).
Fernández-Armesto, F., *The Spanish Armada: The Experience of War in 1588* (Oxford, 1988).
Fernández Duro, C., *La conquista de las Azores en 1583* (Madrid, 1866).
— *Disquisiciones náuticas*, 6 vols. (Madrid, 1876-1881).
— *La Armada Invencible*, 2 vols. (Madrid, 1884-1885).
— *Noticia breve de las cartas y planos existentes en la biblioteca particular de S. M. el Rey* (Madrid, 1889).
— *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols. (Madrid, 1895-1903).
Fernández Segado, F., «Alejandro Farnesio en las negociaciones de paz entre España e Inglaterra (1586-1588)», *Hispania*, XLV (1985), pp. 513-578.
Ffoulkes, C. J., *Inventory and Survey of the Armouries of the Tower of London*, I (Londres, 1916).
— *The Gun-Founders of England* (2.ª ed., Londres, 1969).
Firpo, L., *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato*, *VIII. Spagna* (Turín, 1981).
Firrufino, G. C., *El perfecto artillero: teórica y práctica* (Madrid, 1648).
Flanagan, L., *Ireland's Armada Legacy* (Dublín, 1988).
Flower-Smith, A., «"The able and the willynge": The preparations of the English land forces to meet the Armada», *British Army Review*, XCV (1990), pp. 54-91.
Forbes, P., *A Full View of Public Transactions in the Reign of Q. Elizabeth*, 2 vols. (Londres, 1740-1741).
Fórmica, M., *Doña María de Mendoza: la solución a un enigma amoroso* (Madrid, 1979).
Foxcroft, H. C., *A Supplement to Burnet's History of My Own Time* (Oxford, 1902).
Freitas de Meneses, A. de, *Os Açores e o domínio filipino (1580-1590)*, 2 vols. (Angra do Heroísmo, 1987).
Froude, J. A., *The Spanish Story of the Armada and Other Essays* (Londres, 1892; originalmente publicado en *Longman's Magazine*, XVIII (1891), pp. 478-503, 585-602 y XIX (1891-2), pp. 25-42.
Fruin, R. J., *Verspreide Geschriften*, III (La Haya, 1900).
Frye, S., «The myth of Elizabeth at Tilbury», *SCJ*, XXIII (1992), pp. 95-114.
Gachard, L. P., *Correspondance de Guillaume le Taciturne*, *prince d'Orange*, 6 vols. (Bruselas, 1847-1857).
— «Les archives farnésiennes de Naples», *BCRH*, 3.ª serie, XI (1868), pp. 245-344.
Gacto Fernández, E., «Censura política e Inquisición: la Historia pontifical de Gonzalo de Illescas», *Revista de la Inquisición*, 1992, 2, pp. 23-40.
Gallagher, P., y D. W. Cruickshank, «The Armada of 1588 reflected in serious and popular literature of the period», en Gallagher y Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 167-183.
— (eds.), *God's Obvious Design: Papers of the Spanish Armada Symposium*, *Sligo*, *1988* (Londres, 1990).
García de Palacio, D., *Instrucción náuthica para el buen uso y regimiento de las naos* (México, 1587).
García Hernán, D., «El IV centenario de la Armada contra Inglaterra. Balance historiográfico», *Cuadernos de Historia Moderna*, X (1989-1990), pp. 163-182.
Gascoigne, G., *The Complete Works of George Gascoigne*, J. W. Cunliffe (ed.), 2 vols.

(Cambridge, 1907-1910).
Génard, P., «Index der Gebodboeken, berustende ter Secretaris der stad Antwerpen [1489-1620]», *Antwerpsch Archievenblad/Bulletin des Archives d'Anvers*, I (1864), pp. 120-464, y III (1867).
Gerson, A. J., «The English recusants and the Spanish Armada», *AHR*, XXII (1917), pp. 589-594.
Glasgow, T., «Elizabethan ships pictured on Smerwick map, 1580», *MM*, LII (1966), pp. 157-165.
— «The navy in the French wars of Mary and Elizabeth I», *MM*, LIII (1967), pp. 321-342; LIV (1968), pp. 23-36 y 281-296; y LVI (1970), pp. 3-26.
— «Maturing of naval administration, 1556-1564», *MM*, LVI (1970), pp. 3-26.
— «List of ships in the Royal Navy from 1539 to 1588», *MM*, LVI (1970), pp. 299-306.
— «Gorgas' Seafight», *MM*, LIX (1973), pp. 179-185.
Glete, J., *Navies and Nations: Warships, Navies and State-building in Europe and America, 1500-1860*, 2 vols. (Estocolmo, 1993).
Gómez-Centurión, C., *La Invencible y la Empresa de Inglaterra* (Madrid, 1988).
González-Aller Hierro, J. I., «La arribada de la Gran Armada a Galicia (junio-julio de 1588)», *Museo de Pontevedra*, LI (1997), pp. 609-647.
— «Las galeras en la Gran Armada de 1588», *Revista de Historia Naval*, XXVIII (2010), pp. 53-74.
González Dávila, G., *Teatro de las grandezas de la villa de Madrid* (Madrid, 1623).
Gonzalo Sánchez-Molero, J. L., *La «Librería Rica» de Felipe II: estudio histórico y catalogación* (San Lorenzo de El Escorial, 1998).
Goodman, D., *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat* (Cambridge, 1997).
Goodman, G., *The Court of King James the First*, 2 vols. (Londres, 1839).
Goring, J. y J. Wake (eds.), *Northamptonshire Lieutenancy Papers and Other Documents, 1580-1614* (Gateshead, 1975).
Gorrochategui Santos, L., *Contra Armada: la mayor victoria de España contra Inglaterra* (Madrid, 2011).
[Goux, P. le], *Copie d'une lettre envoyé de Dieppe* (París, 1588).
Gracia Rivas, M., «El motín de la Diana y otras vicisitudes de las galeras participantes en la jornada de Inglaterra», *Revista de Historia Naval*, II/4 (1984), pp. 33-45.
— «Aportación al estudio económico de la Gran Armada: las libranzas del pagador Juan de la Huerta, en Lisboa», *Revista de Historia Naval*, IV/13 (1986), pp. 5178.
— *La sanidad en la jornada de Inglaterra, 1587-1588* (Madrid, 1988).
— «The medical services of the *Gran Armada*», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams (eds.), *England, Spain and the Gran Armada*, 197-215.
— *Los tercios de la Gran Armada, 1587-1588* (Madrid, 1989).
— «Las banderas de la Gran Armada», *Revista de Historia Naval*, VII/25 (1989), pp. 7-32.
— «Los Martínez de Recalde, una familia bilbaína relacionada con la mar», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, VIII (2016), pp. 691-723.
Granada, fray Luis de, *Historia de sor María de la Visitación y sermón de las caídas públicas* (Barcelona, 1962).
Gratton, J., *«How to Find»: The Divers Swimline Search* (Londres, 1972: British Sub-Aqua Club Paper, II).
Green, J. M., «"I my self": Queen Elizabeth's oration at Tilbury camp», *SCJ*, XXVIII (1997), pp. 421-445.

Green, S. A., «Letters of Pero Menéndez de Avilés», *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, 2.ª serie IX (1894), pp. 416-468.
Gregory, J., *The Great and New Art of Weighing Vanity* (Glasgow, 1672).
Grenier, R., M.-A. Bernier y W. Stevens (eds.), *The Underwater Archaeology of Red Bay: Basque Shipbuilding and Whaling in the Sixteenth Century*, 5 vols. (Ottawa, 2007).
Groen van Prinsterer, G., *Archives ou correspondance de la maison d'Orange-Nassau*, 1.ª serie, 8 vols. (Leiden, 1835-1847).
Guilmartin, J. F., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare in the Sixteenth Century* (1974; ed. revisada, Ann Arbor, 2003).
Guy, J., *My Heart is My Own: The Life of Mary Queen of Scots* (Londres, 2004).
Haak, S. P., *Johan van Oldenbarnevelt: Bescheiden betreffende zijn staatkundig beleid en zijn familie. I: 1570-1601* (La Haya, 1934).
Hakluyt, R., *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation*, 8 vols. (Londres, 1910-1913).
Hale, M., «The production of history: Famiano Strada's *De Bello Belgico*», en M. Stocker y P. G. Lindley (eds.), *Tributes to Jean Michel Massing: Towards a Global Art History* (Londres, 2016), pp. 91-104.
Hall, H., *Society in the Elizabethan Age* (2.ª ed., Londres, 1887).
Hamilton, H. C. (ed.), *Calendar of State Papers Relating to Ireland in the Reign of Elizabeth, IV: 1588-1592* (Londres, 1885).
Hammer, P. E. J., «Sex and the Virgin Queen: Aristocratic concupiscence and the court of Elizabeth I», *SCJ*, XXXI (2000), pp. 77-97.
Hansard, T. C. (ed.), *The Parliamentary History of England, from the Earliest Period to the Year 1803*, 36 vols. (Londres, 1806-1820).
Hardy, E., *Survivors of the Armada* (Londres, 1966).
Harte, W. J., *Gleanings from the Commonplace Book of John Hooker relating to the city of Exeter, 1485-1590* (Exeter, h. 1926).
Hartley, T. E., *Proceedings in the Parliaments of Elizabeth I*, 3 vols. (Leicester y New York, 1981-1995).
Harvey, R., *An Astrological Discourse vpon the Great and Notable Coniunction of the Tvvo Superiour Planets, SATVRNE & IVPITER, which Shall Happen the 28 Day of April, 1583. With a Briefe Declaration of the Effectes, which the Late Eclipse of the Sunne 1582. is Yet Heerafter to Woorke* (Londres, 1583 [r. 1584]).
Hattendorf, J. B., R. J. B. Knight, A. W. H. Pearsall y N. A. M. Rodger (eds.), *British Naval Documents, 1204-1960* (Londres, 1993: Navy Records Society, CXXXI).
Hawkins, M. W. S., *Plymouth Armada Heroes: The Hawkins Family* (Plymouth, 1888).
Hayden, C., «Tristram Winslade — The desperate heart of a Catholic in exile», *Cornish Studies*, XX (2012), pp. 32-62.
Headley, J. M., «Spain's Asian presence 1565-1590: Structures and aspirations», *Hispanic-American Historical Review*, LXXV (1995), pp. 623-646.
Hearn, K., «Elizabeth I and the Spanish Armada: A painting and its afterlife», *Transactions of the Royal Historical Society*, 6.ª serie XIV (2004), pp. 123-140.
Hellowes, E., *A Booke of the Inuention of the Art of Nauigation and of the Greate Trauelles whiche they Passe that Saile in Gallies* (Londres, 1578).
Heredia Herrera, A., *Catálogo de las consultas del Consejo de Indias*, I (Madrid, 1972).
Herrera Oria, E., *La Armada Invencible* (Valladolid, 1929: Archivo Documental Español, II).
Herrera y Tordesillas, A., *Historia general del mundo del tiempo del rey Felipe II, el Prudente*, 3 vols. (Madrid, 1601-1612).
Hibben, C. C., *Gouda in Revolt: Particularism and Pacifism in the Revolt of Netherlands*,

1571-1588 (Utrecht, 1983).
Hildred, A., *Weapons of Warre: The Armaments of the Mary Rose* (Portsmouth, 2011: The Archaeology of the *Mary Rose*, I).
His Majesty's Stationery Office, *Journal of the House of Commons*, *X: 1688-1693* (Londres, 1802).
Historical Manuscripts Commission, *Seventh Report*, *Part I: Report and Appendix* (Londres, 1879).
— *Eleventh Report*, *Appendix*, *Part V: The Manuscripts of the Earl of Dartmouth* (Londres, 1887).
— *Fifteenth Report*, *Appendix*, *Part V: The Manuscripts of the Right Honourable F. J. Savile Foljambe of Osberton* (Londres, 1879).
— *Calendar of the Manuscripts of the Most Honourable the Marquess of Salisbury*, *Preserved at Hatfield House*, *Hertfordshire*, 24 vols. (Londres, 1883-1976).
— *Calendar of the Manuscripts of the Most Honourable the Marquess of Bath*, 5 vols. (Londres, 1904-1980).
Holt, M. P., *The Duke of Anjou and the Politique Struggle During the Wars of Religion* (Cambridge, 1986).
Hopper, C., *Sir Francis Drake's Memorable Service against the Spaniards in 1587* (Londres, 1864: The Camden Miscellany, V).
Horozco y Covarrubias, J. de, *Tratado de la verdadera y falsa prophecía* (Segovia, 1588).
Huerga, A., «La vida seudomística y el proceso inquisitorial de sor María de la Visitación (la monja de Lisboa)», *Hispania Sacra*, XII (1959), pp. 35-130.
Hughes, P. L., y J. S. Larkin (eds.), *Tudor Royal Proclamations. III: The Later Tudors*, *1588-1603* (New Haven y Londres, 1969).
Hume, M. A. S. (ed.) *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs Preserved in*, *or Originally Belonging to*, *the Archives of Simancas. Elizabeth*, 4 vols. (Londres, 1892-1899).
Huygens, C., *Journaal van Constantijn Huygens*, *den zoon*, *van 21 october 1688 tot 2 september 1696*, 3 vols. (Utrecht, 1876-1888: Werken van her Historisch Genootschap gevestigd te Utrecht, nueva serie XXIII, XXV, XLVI).
Hyland, St G. K., *A Century of Persecution under Tudor and Stuart Sovereigns from Contemporary Records* (Londres, 1920).
Illescas, G. de, *Historia pontifical y cathólica* (Dueñas, 1566; 2ª ed., Salamanca, 1568).
Íñiguez de Lequerica, J., *Sermones funerales*, *en las honras del rey nuestro señor don Felipe II* (Madrid, 1599).
Ireland, J. de Courcy, «Ragusa and the Spanish Armada of 1588», *MM*, LXIV (1978), pp. 251-262.
Isabel, reina de Inglaterra, *A Declaration of the Causes Moouing the Queene of England* (1585), véase Kinney, A., *Elizabethan Backgrounds*.
Israel, J. I. (ed.), *The Anglo-Dutch Moment. Essays on the Glorious Revolution and its World Impact* (Cambridge, 1991).
— «The Dutch role in the Glorious Revolution», en Israel, *The Anglo-Dutch Moment*, pp. 105-162.
— y G. Parker, «Of providence and Protestant winds: the Spanish Armada of 1588 and the Dutch Armada of 1688», en Israel, *The Anglo-Dutch Moment*, pp. 335-363 (también en Parker, *Success is Never Final*, pp. 39-66).
Jablonsky, B., *The Owl of Minerva Flies at Twilight: Doctrinal Change and Continuity in the Revolution in Military Affairs* (Carlisle, PA, 1994).
Jackson, C., *Devil-Land: England under Siege*, *1588-1688* (Londres, 2021).
Jansson, M., «Remembering Marston Moor: The politics of culture», en S. D.

Amussen y M. A. Kishlansky (eds.), *Political Culture and Cultural Politics in Early Modern England: Essays Presented to David Underdown* (Mánchester, 1995), pp. 255-276.

Japikse, N., *Resolutiën der Staten Generaal van 1576 tot 1609*, 14 vols. (La Haya, 1917-1970).

— *Correspondentie van Willem III en Hans Willem Bentinck, eersten graf van Portland*, 5 vols., 2.ª serie (La Haya, 1927-1937).

Jardine, L., *The Awful End of Prince William the Silent. The First Assassination of a Head of State with a Handgun* (Nueva York y Londres, 2004).

— «Gloriana rules the waves: or, the advantage of being excommunicated (and a woman)», *Transactions of the Royal Historical Society*, 6.ª serie XIV (2004), pp. 209-222.

Jensen, J. de Lamar, *Diplomacy and Dogmatism: Bernardino de Mendoza and the French Catholic League* (Cambridge, MA, 1964).

— «Franco-Spanish diplomacy and the Armada», en C. H. Carter (ed.), *From the Renaissance to the Counter-Reformation: essays in honour of Garrett Mattingly* (Londres, 1965), pp. 205-229.

— «The phantom will of Mary queen of Scots», *Scotia*, IV (1980), pp. 1-15 .

— «The Spanish Armada: the worst-kept secret in Europe», *SCJ*, XIX (1988), pp. 621-641.

Jerez-Gómez, J.-D., «Elizabeth I and Spanish poetic satire. Political context, propaganda, and the social dimension of the Armada», en E. Olid Guerrero y E. Fernández, *The Image of Elizabeth I*, pp. 251-283.

Jervis, R., *Perception and Misperception in International Politics* (Princeton, 1976).

Johnson, S., «Making mathematical practice: gentlemen, practitioners and artisans in Elizabethan England» (tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 1994).

Jones, C., «The Protestant wind of 1688: Myth and reality», *European Studies Review*, III (1973), pp. 201-222.

— «Journal of the voyage of William of Orange from Holland to Torbay, 1688», *Journal of the Society for Army Historical Research*, LI (1973), pp. 15-18.

Jones, E., «John Lingard and the Simancas archives», *The Historical Journal*, X (1967), pp. 57-76.

Kagan, R. L., *Lucrecia's Dreams: Politics and Prophecy in Sixteenth-Century Spain* (Berkeley, 1990) [trad. cast.: *Los sueños de Lucrecia*, San Sebastián, 2005).

— «Politics, prophecy and the Inquisition in late sixteenth-century Spain», en M. E. Perry y A. J. Cruz (eds.), *Cultural Encounters: The Impact of the Inquisition in Spain and the New World* (Berkeley, 1991), pp. 105-124.

— y A. Dyer, *Inquisitorial Inquiries: Brief Lives of Secret Jews and Other Heretics* (Baltimore, 2004) [trad. cast.: *Vidas infames: herejes y criptojudíos ante la Inquisición*, San Sebastián, 2010].

Katz, J., *Kriegslegitimation in der Frühen Neuzeit: Intervention und Sicherheit während des anglo-spanischen Krieges (1585-1604) / The Legitimation of War in the Early Modern Period: Intervention and Security during the Anglo-Spanish War (1585-1604)* (Londres, 2021: Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London / German Historical Institute of London, LXXXVI).

Keegan, J., *The Face of Battle: A Study of Agincourt, Waterloo and the Somme* (Londres, 1976).

Keeler, M. F., *Sir Francis Drake's West Indian Voyage, 1585-1586* (Londres, 1981: Hakluyt Society, 2.ª serie, CXLVIII).

Kelleher, C., «La Trinidad Valencera — 1588 Spanish Armada wreck: results of the Underwater Archaeology Unit's work at the site 2004-2006», *Journal of Irish*

Archaeology, XX (2011), pp. 123-139.
— «The impact of the 1588 Armada campaign and its consequences in Ireland», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 405-424.
Kelly, J., *Gunpowder: Alchemy, Bombards, and Pyrotechnics* (Cambridge, MA, 2004).
Kelsey, H., *Sir Francis Drake, the Queen's Pirate* (New Haven y Londres, 1998).
— *Sir John Hawkins: The Queen's Slave Trader* (New Haven y Londres, 2002).
— *Philip of Spain, King of England: The Forgotten Sovereign* (Londres, 2011).
Kemp, P. (ed.), *The Papers of Admiral Sir John Fisher*, I (Londres, 1960).
Kempe, A. J., *The Loseley Manuscripts: Manuscripts and Other Rare Documents, Illustrative of Some of the More Minute Particulars of English History, Biography, and Manners* (Londres, 1836).
Kennett, W., *Charity and Restitution: A Spital Sermon Preached at the Church of St. Bridget, on Easter-Monday, March the 30th, 1719. Before the Right Honourable Sir John Ward, Lord-Mayor, the Court of Aldermen, the Sheriffs, and the Presidents of Hospitals in the City of London. With an Application to the Vain Attempts of a Spanish Invasion, in the Year 1588* (Londres, 1719).
Kenny, R. W., *Elizabeth's Admiral: The Political Career of Charles Howard Earl of Nottingham, 1536-1624* (Baltimore, 1970).
Kermele, N., «Théorie et pratique de l'histoire du monde dans la *Historia pontifical y católica* de Gonzalo de Illescas», *e-Spania* [online], 30 de junio de 2018.
Khevenhüller-Metsch, G., y G. Probst-Ohstorff, *Hans Khevenhüller: kaiserliche Botschafter bei Philipp II. Geheimes Tagebuch, 1548-1605* (Graz, 1971).
Kingsley, C., *Westward Ho!* (Londres, 1855).
Kinney, A., *Elizabethan Backgrounds: Historical Documents of the Age of Elizabeth I* (Hamden, CT, 1975).
Klarwill, V. von, *Fugger-Zeitungen. Ungedruckte Briefe an der Haus Fugger aus den Jahren 1568-1605* (Viena, 1923).
Knappen, M. M. (ed.), *Two Elizabethan Puritan Diaries, by Richard Rogers and Samuel Ward* (Chicago, 1933: Studies in Church History, II).
Knighton, C. S., *Calendar of State Papers: Domestic Series of the Reign of Mary I, 1553-1558* (Londres, 1998).
— «Overgunning the *Mary Rose*: The king was warned», *Journal of the Ordnance Society*, XXIV (2017, pero fechado 2012), pp. 5-13.
— y D. Fontana, «More documents on the last campaign of the Mary Rose», en B. Vale (ed.), *The Naval Miscellany*, VIII (Londres, 2017), pp. 49-84.
— y D. M. Loades, *The Anthony Roll of Henry VIII's Navy* (Cambridge, 2000).
— y D. M. Loades, *The Navy of Edward VI and Mary I* (Farnham, 2011: Navy Records Society, CLVII).
Kostić, V., «Ragusa and the Spanish Armada», *Balcanica: Annuaire de l'Institut des Études Balkaniques*, III (1972), pp. 195-235 (reimpreso parcialmente en R. Filipović y M. Partridge [eds.], *Ragusas's Relations with England: a symposium* [Zagreb, 1977], pp. 47-61).
Kouri, E. I., *Elizabethan England and Europe: Forty Unprinted Letters from Elizabeth I to Protestant Powers* (Londres, 1982: BIHR Special Supplement, XII).
Kretzschmar, J., *Die Invasionsprojekte der katholischen Mächte gegen England zur Zeits Elisabeths* (Leipzig, 1892).
Kristensen, R. K., y S. E. Jørgensen, «The mystery of the Salvage of *Vasa's* Guns», *The International Journal of Diving History*, XIII (2021), pp. 54-70.
Labanoff, A., *Lettres, instructions et mémoires de Marie Stuart, reine d'Écosse*, 7 vols. (Londres y París, 1844).
Laing, D., «Notice of a scheme, with the warrant of King James VII, and the lords of

Privy Council, for a patent to be granted to certain merchants in London, for weighing up and recovering ships in the Scottish seas, 26th May 1686», *Archaeologia Scotica, or transactions of the Society of Antiquaries of Scotland*, IV, part 3 (1857), 428–39.

Lang, A., «The mystery of the Tobermory galleon revealed», *Blackwood's Magazine*, CXCI (marzo de 1912), pp. 422-436.

Lapèyre, H., *Une famille des marchands: les Ruiz* (París, 1955).

Larkin, J. S., y P. L. Hughes, *Stuart Royal Proclamations. I: Royal Proclamations of King James I, 1603-1625* (Oxford, 1973).

Laspéras, J.-M., «Los libros de Bernardino de Mendoza (1540[41]-1604)», *Bulletin Hispanique*, XCIX (1997), pp. 25-39.

Latham, R. C., y W. Matthews (eds.), *The Diary of Samuel Pepys*, 11 vols. (Londres, 1970-1983) [trad. cast.: Samuel Pepys, *Diario: 1660-1669*, Pozuelo de Alarcón, 2007).

Lathbury, T., *The Spanish Armada, A. D. 1588: or, the attempt of Philip II and Pope Sixtus V to re-establish popery in England* (Londres, 1840).

Laughton, J. K., «The Invincible Armada: a Tercentenary retrospect», *Notices of the Proceedings at the Meetings of the Members of the Royal Institution of Great Britain*, XII (1887-1889), pp. 307-326.

— *Memoirs Relating to the Lord Torrington* (Londres, 1889: Camden Society, New Series XLVI).

— *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada, Anno 1588*, 2 vols. (Londres, 1894: Navy Records Society, I-II).

Lazcano González, R., «Agustinos en la Armada española contra Inglaterra (1588): objetivos, actuaciones y participantes», *Analecta Augustiniana*, LXXXI (2018), pp. 213-224.

Lefèvre, J., *Correspondance de Philippe II sur les affaires des Pays-Bas*, III (Bruselas, 1956).

Leigh, W., *Queene Elizabeth, Paralel'd in her Princely Vertues with Dauid, Iosua and Hezekia… in Three Sermons* (Londres, 1611).

Leimon, M., y Parker, G., «Treason and plot in Elizabethan England: The fame of Sir Edward Stafford reconsidered», *EHR*, CVI (1996), pp. 1134-1158 (reed. con correcciones en Parker, *Success is Never Final*, pp. 67-95).

Lesaffer, R., *The Twelve Years Truce (1609): Peace, Truce, War, and Law in the Low Countries at the Turn of the 17th Century* (Leiden, 2014).

Levillain, C.-E., «London besieged? The city's vulnerability during the Glorious Revolution», en J. McElligott (ed.), *Fear, Exclusion and Revolution: Roger Morrice and Britain in the 1680s* (Aldershot, 2006), pp. 91-107.

Lewis, M., «The guns of the *Jesus of Lubeck*», *MM*, XXII (1936), pp. 324-345.

— «Fresh Light on San Juan de Ulúa», *MM*, XXIII (1937), pp. 296-315.

— «Armada Guns. A comparative study of English and Spanish armaments», *MM*, XXVIII (1942), pp. 41-72 (el primero de varios artículos, reeditados como M. Lewis, *Armada Guns* [Londres, 1961]).

— *The Spanish Armada* (Londres, 1960).

— *Armada Guns* (Londres, 1961).

Lhermite, J., *Le passetemps*, 2 vols. (Amberes, 1890-1896; facsímil reimpreso en Ginebra, 1971).

Lindsay, A., *A Rutter of the Scottish Seas* (resumido y editado por I. H. Adams, G. Fortune y A. B. Taylor, Greenwich, 1980).

Lingard, J., *A History of England from the Invasion by the Romans to the Accession of James I*, V (Londres, 1823).

Lippincott, J. B., *The Ordnance Manual for Use of the Officers of the United States Army* (Filadelfia, 1862).
Little, J., *T he Tercentenary of England's great victory over Spain and the Armada, 1588-1888* (Toronto, 1888).
Loades, D., *The Tudor Navy: An Administrative, Political and Military History* (Londres, 1992).
— *Mary Tudor: A Life* (ed. revisada, Oxford, 1995).
Lodge, E., *Illustrations of British History, Biography and Manners*, 3 vols. (Londres, 1791).
Loomie, A. J., «The Armadas and the Catholics of England», *Catholic Historical Review*, LIX (1973), pp. 385-403.
Lope Toledo, J. M., «Logroño en el desastre de la Armada Invencible», *Berceo*, XVII (1962), pp. 231-243.
López Mata, T., *La ciudad y el castillo de Burgos* (Burgos, 1949).
Lundh, O. G., y I. E. Sars (eds.), *Norske Rigs-registranter, III: 1588-1602* (Christiania, 1865).
Lyell, J. P. R., «A commentary on certain aspect of the Spanish Armada drawn from contemporary sources» (tesina, Oxford University, 1932).
MacCaffrey, W. T., *The Shaping of the Elizabethan Regime: Elizabethan Politics, 1558-1572* (Princeton, 1968).
— *Queen Elizabeth and the Making of Policy, 1572-88* (Princeton, 1981).
Maclean, J. (ed.), *The Life and Times of Sir Peter Carew* (Londres, 1857).
Maginn, C., «After the Armada: Thanksgiving in Ireland, 1589», *Historical Research*, XCIII (2020), pp. 23-37.
Mainwaring, H., «The seaman's dictionary or, an exposition of all the parts and things belonging to a ship», en G. E., Manwaring y W. G. Perrin (eds.), *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, II (Londres, 1922: Navy Records Society, LVI), pp. 83-260.
Malfatti, C. V., *The Accession, Coronation and Marriage of Mary Tudor as Related in Four Manuscripts of the Escorial* (Barcelona, 1956).
— *Cuatro documentos italianos en materia de la expedición de la Armada Invencible* (Barcelona, 1972).
Mallet, E. (ed.), *Négociations de monsieur le comte d'Avaux en Hollande, depuis 1679 jusqu'en 1688*, 6 vols. (París, 1752-1753).
Mander, C. van, *Het schilder-boeck* (Haarlem, 1604).
— *The Lives of the Illustrious Netherlandish and German Painters*, 6 vols. (Doornspijk, 1994-1999).
Manuel de Melo, F., *Epanáphoras de varia historia portuguesa* (1660, ed. E. Prestage, Coimbra, 1931).
Marcus, L., J. Mueller y M. B. Rose (eds.), *Elizabeth I: Collected Works* (Chicago y Londres, 2000).
Mariana, J. de, *Obras del padre Juan de Mariana*, 2 vols. (Madrid 1854-1864).
Markham, C. R. (ed.), *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan* (Londres, 1895: Hakluyt Society, XCI).
Marsden, P. (ed.), *Mary Rose: Your Noblest Shippe. Anatomy of a Tudor Warship* (Portsmouth, 2009: The Archaeology of the *Mary Rose*, II).
Martin, C., «*El Gran Grifón*: An Armada Wreck off Fair Isle», *International Journal of Nautical Archaeology*, I (1972), pp. 59-71.
— «The Spanish Armada Expedition 1968-1970», en D. J. Blackman (ed.), *Marine Archaeology* (Londres, 1973), pp. 439-459.
— *Full Fathom Five: Wrecks of the Spanish Armada* (Londres, 1975).

— «Spanish Armada tonnages», *MM*, LXIII (1977), pp. 365-367.
— «*La Trinidad Valencera*: An Armada invasion transport lost off Donegal», *International Journal of Nautical Archaeology*, VIII.1 (1979), pp. 13-38.
— «Spanish Armada pottery», *International Journal of Nautical Archaeology*, VIII, 4 (1979), pp. 279-302.
— «The equipment and fighting potential of the Spanish Armada» (tesis doctoral, St Andrews University, 1983).
— « La Santa María de la Rosa, un vaisseau de l'Armada naufragé dans le détroit des Iles Blasket, comté de Kerry», en L. Flanagan y R. Sténuit (eds.), *Trésors de l'Armada* (Bruselas, 1986), pp. 18-23.
— «A 16th-century siege train: The battery ordnance of the 1588 Spanish Armada», *International Journal of Nautical Archaeology*, XVII, 1 (1988), pp. 57-73.
— «The ships of the Spanish Armada», en Gallagher y Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 41-68.
— «The wreck of the Dutch East-Indiaman Adelaar off Barra in 1728», en R. Mason y N. Macdougall (eds.), *People and Power in Scotland* (Edimburgo, 1992), pp. 145-169.
— «Incendiary weapons from the Spanish Armada wreck *La Trinidad Valencera*, 1588», *International Journal of Nautical Archaeology*, XXIII, 3 (1994), pp. 207-217.
— «Departicularising the Particular: Approaches to the investigation of well-documented post-medieval shipwrecks», *World Archaeology*, XXII (2001), pp. 383-399.
— «Stowed or Mounted. The Spanish Armada of 1588 and the strategic logistics of guns at sea», en C. Beltrame y R. G. Ridella (eds.), *The Sea Ordnance of Venice and Europe between the 15th and 17th Centuries* (Oxford, 2011), pp. 85-97.
— «Weapons and fighting potential of the 1588 Spanish Armada: The military component», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 223-245.
Martin, M., *A description of the Western Islands of Scotland* (Londres, 1703).
Martin, P., *Spanish Armada Prisoners* (Exeter, 1988).
Martínez, E., *Cartas de Felipe II al general Pedro de Valdés* (Gijón, 1980: Monumenta Historica Asturiensia, IX).
Mateo Ripoll, N., y J. J. Oña Fernández, «Aproximación comparativa al tratamiento museográfico sobre la experiencia de la Gran Armada» (artículo inédito de la conferencia *La Armada Española de 1588*, Cartagena, 2019).
Mattingly, G., «William Allen and Catholic propaganda in England», *Travaux d'Humanisme et Renaissance*, XXVIII (1957), pp. 325-339.
— *The Defeat of the Spanish Armada* (Londres, 1959).
Maura Gamazo, G., duque de Maura, *El designio de Felipe II y el episodio de la Armada Invencible* (Madrid, 1957).
McBride, G. K., «Elizabethan foreign policy in microcosm: The Portuguese pretender, 1580-1589», *Albion*, V (1973), pp. 193-210.
McCarthy, B., «The surrender of an Armada vessel near Tralee: An exploration of the State Papers», *Journal of the Kerry Archaeological and Historical Society*, XXIII (1990), pp. 91-108.
McConnel, J. R. R., «The 1688 landing of William of Orange at Torbay: Numerical dates and temporal understanding in Early Modern England», *Journal of Modern History*, LXXXIV (2012), pp. 539-571.
McCue, R. J., «The Ambassadorial Career of Sir Edward Stafford, Elizabethan Ambassador to France, 1583-1590» (tesis doctoral, Brigham Young University, 1970).

McDermott, J. *Martin Frobisher: Elizabethan Privateer* (New Haven y Londres, 2001).
— *England and the Spanish Armada: The Necessary Quarrel* (New Haven y Londres, 2005).
McElvogue, D., «The hull», en P. Marsden, *Mary Rose: Your Noblest Shippe*, pp. 81-105.
McGrath, P., «The Bloody Questions reconsidered», *Recusant History*, XX (1991), pp. 305-319.
McGurk, J. J. N., «Armada preparations in Kent and arrangements made after the defeat (1587-1589)», *Archaeologia Cantiana*, LXXXV (1970), pp. 71-93.
McLeay, A., *The Tobermory Treasure: The True Story of a Fabulous Armada Galleon* (Londres, 1986).
McNeill, C., «Report on the Rawlinson collection of manuscripts preserved in the Bodleian Library, Oxford», *Analecta Hibernica*, I (1930), pp. 12-178.
Mears, N., «Walls speak: Wall paintings of the Spanish Armada in Elizabethan and Jacobean England» (artículo inédito).
— A. Raffe, S. Taylor, P. Williamson y L. Bates (eds.), *National Prayers: Special Worship since the Reformation. Special Prayers, Fasts and Thanksgivings in the British Isles, 1533-1688* (Woodbridge, 2013: Church of England Record Society, XX).
Melville, J., *The Diary of Mr. James Melville, 1556-1601* (Edimburgo, 1829: Bannatyne Club).
Mendoza, B. de, *Theoretique and Practise of Warre* (Middelburg, 1597).
Meteren, E. van, *Historia Belgica nostri* (Colonia, 1598).
— *Belgische ofte Nederlantsche historie, van onsen tijden* (Delft, 1599: versión holandesa del texto latino, con algunas diferencias importantes).
Meyer, A. O., *England and the Catholic Church under Queen Elizabeth* (Londres, 1916).
Mihajlović, I., y R. Gianni Ridelli, «Notes on Ragusan ships and men in Spanish service», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 249-266.
Moir, D. G., *The Early Maps of Scotland to 1850* (3.ª ed., Edimburgo, 1973).
Molyneux, T., *Conjunct Expeditions: Or Expeditions that Have been Carried on Jointly by Fleet and Army* (Londres, 1759).
Monteith, R., *The Description of the Isles of Orknay and Zetland. With Mapps of them, Done from the Accurat Observation of the Most Learned Who Lived in These Isles* (1633; R. Sibbald [ed.], Edimburgo, 1711).
Monumenta historica societatis Iesu, LX: Ribadeneira, II (Madrid, 1923).
Morel-Fatio, A., *Études sur l'Espagne*, 4.ª serie (París, 1925).
Moretti, T., *Trattato del'artiglieria* (Brescia, 1672).
Morris, J. (ed.), *The Letter-Books of Sir Amias Poulet, Keeper of Mary Queen of Scots* (Londres, 1874).
Moryson, F., *An Itinerary Containing His Ten Yeeres Travell: Through the Twelve Dominions of Germany, Bohmerland, Sweitzerland, Netherland, Denmarke, Poland, Italy, Turky, France, England, Scotland & Ireland*, 4 vols. (1617; Glasgow, 1907).
Mosconi, N., *La nunziatura di Spagna di Cesare Speciano, 1586-1588* (2.ª ed., Brescia, 1961).
Mote, H., *The Primrose of London, with Her Valiant Adventure on the Spanish Coast, Beeing of the Burthen of 150. Tunne. Declaring the Maner How 97. Spanyards Came Aboord* (Londres, 1585).
Motley, J. L., *A History of the United Netherlands*, 4 vols. (Londres, 1861-1869).
Mousset, A., *Dépêches diplomatiques de M. de Longlée, résident de France en Espagne, 1582-1590* (París, 1912).
Muller, A., «Transmitting and translating the excommunication of Elizabeth I»,

Studies in Church History, LIII (2017), pp. 210-222.
— *The Excommunication of Elizabeth I. Faith, Politics, and Resistance in Post-Reformation England, 1570-1603* (Leiden, 2020).
Munby, A. N. L., *Phillipps Studies*, 5 vols. (Cambridge, 1951-1960).
[Munday, A.], *The True Reporte of the Prosperous Successe which God Gaue vnto our English Souldiours against the Forraine Bands of our Romaine Enemies, Lately Ariued (but Soone Inough to theyr Cost) in Ireland, in the Yeare 1580* (Londres, 1581; trad. holandesa, *Victorie in Irlandt, van den Coninghinne van Engel-landt, teghen de Spaignarden ende Romanisten*).
Mundy, P., *The Travels of Peter Mundy in Europe and Asia, 1608-1667*, 5 vols. (Londres, 1907-1936: Hakluyt Society, 2.ª serie XVII, XXXV, XLV-XLVI, LV, LXXVIII).
Murdin, W. (ed.), *A Collection of State Papers Relating to Affairs in the Reign of Queen Elizabeth from the Year 1571 to 1596… Left by William Cecill Lord Burghley* (Londres, 1759).
Naish, G. P. B., «Documents illustrating the history of the Spanish Armada», en C. Lloyd (ed.), *The Naval Miscellany, IV* (Londres, 1952: Navy Records Society, XCII; reimpresión en Waters, *The Elizabethan Navy*).
Nash, T., *Pierce Penilesse his Supplication to the Diuell* (Londres, 1592).
Nicholas, N. H., *Life of William Davison, Secretary of State and Privy Counsellor to Queen Elizabeth* (Londres, 1823).
Nichols, J., *The Progresses and Public Processions of Queen Elizabeth: A New Edition of Early Modern Sources*, 5 vols. (Oxford, 2014).
Nichols, J. G., *The Diary of Henry Machyn, Citizen and Merchant-Taylor of London, 1550-1563* (Londres, 1848: Camden Society, XLII).
Nicolay d'Arfeville, Nicholas de, *La navigation du roy d'Ecosse Jacques Cinquiesme du Nom, autour de son Royaume, & Isles Hebrides & Orchades, soubz la conduicte d'Alexandre Lyndsay excellent Pilote Escossois* (París, 1583).
Nicolson, H., *Diaries and Letters*, 3 vols. (Londres, 1966-1968).
Noble, T. C., *The Names of Those Persons Who Subscribed towards the Defence of this Country at the Time of the Spanish Armada, 1588, and the Amounts Each Contributed* (Londres, 1886).
Nolan, J. S., «The muster of 1588», *Albion*, XXIII (1991), pp. 387-407.
— *Sir John Norreys and the Elizabethan Military World* (Exeter, 1997).
Norton, R., *The Gunner, Shewing the Whole Practise of Artillerie: With All the Appurtenances Thereunto Belonging* (Londres, 1628).
Nuttall, Z., *New Light on Drake: A Collection of Documents Relating to his Voyage of Circumnavigation, 1577-1580* (Cambridge, 1914: Hakluyt Society, 2.ª serie XXXIV).
Ó Danachair, C., «Armada losses on the Irish coast», *Irish Sword*, II (1956), pp. 321-331.
O'Donnell y Duque de Estrada, H., *La fuerza de desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra (1588)* (Madrid, 1989).
— «The Army of Flanders and the invasion of England 1586-1588», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams, *England, Spain and the Gran Armada*, pp. 216-235.
— «The requirements of the duke of Parma for the conquest of England», en P. Gallagher y D. V. Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 85-99.
O'Neil, B. H. St. J., «The fortifications of Weybourne Hope in 1588», *Norfolk Archaeology*, XXVII (1940), pp. 250-262.
O'Neill, J., *The Nine Years War, 1593-1603. O'Neill, Mountjoy and the Military*

Revolution (Dublín, 2017).
O'Rahilly, A., *The Massacre at Smerwick (1580)* (Cork, 1938: Cork Historical and Archaeological Papers I).
O'Sullivan Beare, P., *Historiae catholicae Iberniae compendium* (1621; ed. M. Kelly, Dublín 1850).
Ødegaard, T., *Den Spanske Armada og Norge* (Fredrikstad, 1997).
— *Alonso de Olmos' etterlatte dokumenter. Om det spanske armadaskipet «Santiago» som forliste i Sunnhordland i året 1588* (Fredrikstad, 2001).
Ogle, O., y W. H. Bliss, *Calendar of the Clarendon State Papers Preserved in the Bodleian Library*, I (Oxford, 1882).
Olid Guerrero, E., y E. Fernández (eds.), *The Image of Elizabeth I in Early Modern Spain* (Lincoln, NE, 2019).
Oliveira, F. de, *A arte da guerra do mar* (Lisboa, 1552).
Oosterhoff, F. G., *Leicester and the Netherlands, 1586-1587* (Utrecht, 1988).
Oppenheim, M., *A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy from MDIX to MDCLX* (Londres, 1896).
— (ed.), *The Naval Tracts of Sir William Monson*, 5 vols. (Londres, 1902-1914: Navy Records Society, XXII, XXIII, XLIII, XLV y XLVII).
Orr, A., «"Communis Hostis Omnium": The Smerwick Massacre (1580) and the Law of Nations», *Journal of British Studies*, LVIII (2019), pp. 473-493.
Orrite Pinedo, R., «La voz de alarma. La fuga del *Primrose*», en ARQUA, *La Armada española de 1588*, pp. 107-113.
Overeem, J. B. van, «Justinus van Nassau en de Armada (1588)», *Marineblad*, LIII (1938), pp. 821-831.
Paine, R. D., *The Book of Buried Treasure, being a True History of the Gold, Jewels, and Plate of Pirates, Galleons, etc., which Are Sought for to this Day* (Nueva York y Londres, 1911).
Paranque, E., *Elizabeth I of England through Valois Eyes: Power, Representation and Diplomacy in the Reign of the Queen, 1558-1588* (Londres, 2019).
Parente, G., *et al.*, *Los sucesos de Flandes de 1588 en relación con la Empresa de Inglaterra* (Madrid, 1988).
Parker, G., *Guide to the Archives of the Spanish Institutions in or Concerned with the Netherlands, 1556-1706* (Bruselas, 1970; reimpresión 1987).
— *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659. The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries' Wars* (Cambridge, 1972; ed. revisada, 2004) [trad. cast.: *El ejército de Flandes y el Camino Español*, Madrid, 2000].
— *Spain and the Netherlands, 1559-1659: Ten Studies* (Londres, 1979) [trad. cast.: *España y los Países Bajos*, Madrid, 1986].
— *The Dutch Revolt* (2.ª ed., Harmondsworth, 1984) [trad. cast.: *España y la rebelión de Flandes*, Madrid, 1989].
— «The Dreadnought Revolution of Tudor England», *MM*, LXXXII (1996), pp. 269-300.
— *The Grand Strategy of Philip II* (New Haven y Londres, 1998) [trad. cast.: *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, 1998].
— *Success Is Never Final: Empire, War and Faith in Early Modern Europe* (New Haven y Londres, 2002) [trad. cast.: *El éxito nunca es definitivo*, Madrid, 2001].
— «The place of Tudor England in the messianic vision of Philip II of Spain», *Transactions of the Royal Historical Society*, 6.ª serie, XII (2002), pp. 167-221.
— «Queen Elizabeth's instructions to Admiral Howard, 20 December 1587», *MM*, XCIV (2008), pp. 202-208.
— «August 9, 1588: The Spanish Armada (almost) surrenders», en B. Hollingsworth

y T. K. Rabb (eds.), *I Wish I'd been There*, *Book Two* (Nueva York, 2008), pp. 108-125.
— *Felipe II: la biografía definitiva* (Barcelona, 2010).
— *Imprudent King: A New Biography of Philip II* (Londres y New Haven, 2014) [trad. cast.: *El rey imprudente: biografía esencial de Felipe II*, Barcelona, 2017].
— «History and climate: The crisis of the 1590s reconsidered», en C. Leggewie y F. Mauelshagen (eds.), *Climate Change and Cultural Transition in Europe* (Leiden, 2018), pp. 119-155.
— *Emperor: A New Life of Charles V* (Londres y New Haven, 2019) [trad. cast.: *Carlos V: una nueva vida del emperador*, Barcelona, 2019].
— «The Altamira Collection and the history of the Dutch Revolt», *Cuadernos de Historia Moderna*, XLV (2020), pp. 367-386.
— «Lope de Vega really did embark on the Spanish Armada», *Anuario Lope de Vega. Texto*, *Literatura*, *Cultura*, XXVIII (2022), pp. 466-487.
— con la ayuda de A. Mitchell y L. Bell, «Anatomy of defeat: the testimony of Juan Martínez de Recalde and don Alonso Martínez de Leyva on the failure of the Spanish Armada in 1588», *MM*, XC (2004), pp. 314-347.
Parshall, J., y A. Tully, *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway* (Lincoln, NE, 2005).
Pears, E. A., «The Spanish Armada and the Ottoman Porte», *EHR*, VII (1893), pp. 439-466.
Percyvall, R., *Bibliotheca Hispanica*, *Containing a Grammar with a Dictionarie in Spanish*, *English and Latine* (Londres, 1591).
Pérez Bustamante, C., «El cronista Antonio de Herrera y la historia de Alejandro Farnesio», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CIII (1933), pp. 737-790.
Pérez de Montalbán, J., *El Segundo Séneca de España y príncipe don Carlos*, *parte segunda* (Madrid, 1632).
Pérez Mínguez, F., *Reivindicación del siglo* XVI (Madrid, 1928).
Phillips, C. R., *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defence in the Early Seventeenth Century* (Baltimore, 1986) [trad. cast.: *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, 1991].
— «The caravel and the galleon», en R. Gardiner (ed.), *Cogs*, *Caravels and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650* (Londres, 1994), pp. 91-114.
— (ed.), *The Struggle for the South Atlantic: The Armada of the Strait*, *1581-1584* (Londres, 2016: Hakluyt Society, 3.ª serie XXXI).
Pi Corrales, M., *España y las potencias nórdicas: la otra Invencible*, *1574* (Madrid, 1983).
Pierson, P. O., *Commander of the Armada: The Seventh Duke of Medina Sidonia* (New Haven y Londres, 1989).
Pigafetta, F., *Discorso sopra l'ordinanza del'armata catolica* (Roma, 1588).
Pinto, S. M. G., «A Sixteenth-Century Draft Plan of Lisbon's Western Suburb», *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography*, LXX (2018), pp. 27-51.
Piot, C., *Chroniques de Brabant et Flandre* (Bruselas, 1879).
Pires de Lima, D., «Um documento português sobre a "Jornada de Inglaterra", procedido de algumas considerações», *Arqueologia e História*, II (Lisboa, 1946), pp. 55-143.
Pizarro Llorente, H., *Un gran patrón en la corte de Felipe II: don Gaspar de Quiroga* (Madrid, 2004).
Pollitt, R., «Bureaucracy and the Armada: The administrator's battle», *MM*, LX (1974), pp. 119-132.

— «Contingency Planning and the Defeat of the Spanish Armada», en D. M. Masterson (ed.), *Naval History: The Sixth Symposium of the US Naval Academy* (Wilmington, DE, 1987), pp. 70-81.

Porras Arboledas, P. A., «La aportación de Castro Urdiales a la Armada Invencible (1586-1618)», *Cuadernos de Historia del Derecho*, XXI (2014), pp. 53-111.

Poullet, E., y C. Piot (eds.), *Correspondance du cardinal de Granvelle, 1565-1586*, 12 vols. (Bruselas, 1877-1896).

Powley, E. B., *The English Navy in the Revolution of 1688* (Cambridge, 1928).

[Price, L.], *A New Spanish Tragedy. Or, more Strange Newes from the Narrow Seas Discovering Two Most Dreadfull Sea Fights between the Spaniard and the Hollander* (Londres, 1639).

Quinn, D. B., «Spanish Armada prisoners' escape from Ireland», *MM*, LXX (1984), pp. 117-118.

Raleigh, W., *The Historie of the World in Five Books* (Londres, 1614; en W. Oldys y T. Birch (eds.), *The Works of Sir Walter Ralegh*, 8 vols. [Oxford, 1829]).

— *Judicious and Select Essayes and Observations* (Londres, 1650).

— *The Works of Sir Walter Ralegh*, ed. W. Oldys y T. Birch, 8 vols. (Oxford, 1829).

Ramsay, G. D., *The Queen's Merchants and the Revolt of the Netherlands* (Londres, 1986).

Rasor, E., *The Spanish Armada of 1588: Historiography and Annotated Bibliography* (Westport, CT, 1993).

Rawlinson, H. G., «The embassy of William Harborne to Constantinople, 1583-1588», *Transactions of the Royal Historical Society*, 4.ª serie, V (1922), pp. 1-27.

Read, C., *Mr Secretary Walsingham and the Policy of Queen Elizabeth*, 3 vols. (Oxford, 1925).

— «Queen Elizabeth's seizure of the duke of Alva's pay-ships», *Journal of Modern History*, V (1933), pp. 443-464.

— *Lord Burghley and Queen Elizabeth* (Nueva York, 1960).

— y F. Waddington (eds.), *Mémoires inédits de Dumont de Bostaquet, gentilhomme normand, sur les temps qui ont précédé et suivi la révocation de l'édit de Nantes, sur le refuge et les expéditions de Guillaume III en Angleterre et en Irlande* (París, 1864).

Redding, B. W. D., «English naval expansion under the French threat, 1555-1564», *International Journal of Maritime History*, XXVIII (2016), pp. 640-653.

Reimer, T., «Before Britannia ruled the waves. Die Konstruktion einer maritimen Nation» (tesis doctoral, Ludwig-Maximilians-Universitat, Múnich, 2006).

Renold, P. (ed.), *Letters of William Allen and Richard Barret, 1572-1598* (Londres, 1967: Publications of the Catholic Record Society, LVIII).

Riaño Lozano, F., *Los medios navales de Alejandro Farnesio, 1587-1588* (Madrid, 1989).

Ribadeneira, P. de, *Exhortación para los soldados y capitanes que van a la jornada de Inglaterra en nombre de su capitán general* (1588; reed. en ed. E. Rey [ed.], *Historias de la Contrarreforma: Biblioteca de Autores Cristianos*, Madrid, 1945), I, pp. 333-349).

— *Tratado de la tribulación, repartido en dos libros. En el primero se trata de las tribulaciones particulares; y en el segundo de las generales que Dios nos envía y del remedio de ellas* (Madrid, 1589).

Ribadeneira, P. de, *véanse también Monumenta historica societatis Iesu*.

Rizzacasa, G., *Predittioni, o siano discorsi del Rizzacasa: sopra gli anni 1586.87.88.89.90* (Carmagnola, 1586).

— *La fisionomia* (Carmagnola, 1588).

Roberts, K., *Pavane* (Londres, 1968).
Robres, P., y J. R. Ortolá, *La monja de Lisboa: epistolario inédito entre fray Luis de Granada y el patriarca Ribera* (Castellón de la Plana, 1947: *Obras de Fray Luis de Granada*, XIV).
Rodger, N. A. M., *The Armada in the Public Records* (Londres, 1988).
— «The development of broadside gunnery, pp. 1450-1650», *MM*, LXXXII (1996), pp. 301-324.
— *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain*, *I: 660-1649* (Londres, 1997).
— *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain*, *II: 1649-1815* (Londres, 2004).
Rodríguez, P., y J. (eds.), *Don Francés de Álava y Beamonte. Correspondencia inédita de Felipe II con su embajador en París (1564-1570)* (San Sebastián, 1991).
Rodríguez-Salgado, M. J., *The Changing Face of Empire: Charles V*, *Philip II and Habsburg Authority* (Cambridge, 1988) [trad. cast.: *Un imperio en transición*, Barcelona, 1992].
— (ed.), *Armada*, *1588-1988* (Londres, 1988).
— «The Spanish story of the 1588 Armada reassessed», *Historical Journal*, XXXIII (1990), pp. 461-478.
— «The Anglo-Spanish War: The final episode in the "Wars of the Roses"?», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams, *England*, *Spain and the Gran Armada*, pp. 1-44.
— «Pilots navigation and strategy in the Gran Armada», en M. J. Rodríguez-Salgado y S. Adams, *England*, *Spain and the Gran Armada*, pp. 134-172.
Rodríguez-Salgado, M. J., «Kinship, collaboration and conflict: the complex relations between Alessandro Farnese and Philip II», en R. Valladares, F. Barrios y J. A. Sánchez Belén (eds.), *En la corte del rey de España: liber amicorum en homenaje a Carlos Gómez-Centurión Jiménez (1958-2011)* (Madrid, 2016), pp. 59-105.
— y S. Adams (eds.), *England*, *Spain and the Gran Armada*, *1585-1604* (Edimburgo, 1991).
Rogers, E., «1688 and 1888: Victorian society and the bicentenary of the Glorious Revolution», *Journal of British Studies*, L (2011), pp. 892-916.
Roiz Soares, P., *Memorial* (Coimbra, 1953).
Romani, R., *Le corti farnesiane di Parma e Piacenza, 1545-1622*, I (Roma, 1978).
Roosens, B., «Het Arsenal van Mechelen en de wapenhandel 1551-1567», *Bijdragen Tot de Geschiedenis*, LX (1977), pp. 175-247.
Rosales, L., *El sentimiento del desengaño en la poesía barroca* (Madrid, 1966).
Rowe, J., *A Demonstration of the Diving Engine; its Invention and various Uses* (facsímil y transcripción de M. Fardell y N. Phillips, *The Historical Diving Society*, 2000).
Sacheverell, W., *An Account of the Isle of Man*, *its Inhabitants*, *Language*, *Soil*, *Remarkable Curiosities*, *the Succession of Kings and Bishops*, *down to the Eighteenth Century* (Douglas, Isla de Man, 1859).
Salazar, J. de, *Política española* (Logroño, 1619; Madrid, 1945).
Salgado, A., *Os navios de Portugal na Grande Armada: o poder naval portugués (1574-1592)* (Lisboa, 2004).
Saltillo, marqués de, «El duque de Medina Sidonia y la jornada de Inglaterra en 1588», *Boletín de la Biblioteca de Menéndez Pelayo*, XVI (1934), pp. 167-177.
Salvá. M., *Nueva colección de documentos inéditos para la historia de España y de sus Indias*, 5 vols. (Madrid, 1892-1895).
Samson, A., «Changing places: The marriage and royal entry of Philip, prince of Austria, and Mary Tudor, July-August 1554», *SCJ*, XXXVI (2005), pp. 761-784.
— «Cervantes upending Ribadeneira: Elizabeth I and the Reformation in early modern Spain», en E. Olid Guerrero y E. Fernández (eds.), *The Image*, pp.

287-312.
Samson, A., *Mary and Philip: The Marriage of Tudor England and Habsburg Spain* (Mánchester, 2020).
San Gerónimo, J. de, *Memorias*, en *Co.Do.In*, VII, pp. 5-442.
Sánchez, M. G., «Anti-Spanish sentiment in English literary and political writing, 1553-1603» (tesis doctoral, Universidad de Leeds, 2004).
Santamarta Lozano, L. M., «Don Guerau de Spes en la corte isabelina. La documentación diplomática y el conflicto anglo-español (1568-1571)» (tesis doctoral, Universidad de Oviedo, 2001).
Santullano, J. (ed.), *Obras completas de Teresa de Jesús* (Madrid, 1930).
Sardi, P., *L'artiglieria di Pietro Sardi, Romano, diuisa in tre libri* (Venecia, 1621).
Scheltema, J., *De uitrusting en ondergang van de onoverwinnelijke vloot van Philips II in 1588* (Haarlem, 1825).
Schokkenbroek, J. C. A., «"Wherefore serveth Justinus with his shipping of Zeeland?" The Dutch and the Spanish Armada», en P. Gallagher y D. W. Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 101-111 (también con título «The role of the Dutch fleet in the conflict of 1588»).
— «The growth of a nation: The Netherlands after the Spanish Armada campaign of 1588», en *Después de la Gran Armada: la historia desconocida* (Madrid: IX Jornadas de Historia Marítima, 1993), pp. 85-93.
Scott, J. R., «Pay-list of the Kentish forces raised to resist the Spanish Armada», *Archaeologia Cantiana*, XI (1877), pp. 388-391.
Scott, T., *The Second Part of Vox Populi* (Gorinchem, 1624).
Scott, W. (ed.), *The Somers Collection of Tracts*, I (Londres, 1809).
Sepúlveda, fray Jerónimo de, «Historia de varios sucesos y de las cosas notables que han acaecido en España», en *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo El Real de El Escorial*, IV (Madrid, 1924).
Serrano, L., *Correspondencia diplomática entre España y la Santa Sede durante el pontificado de san Pío V*, 4 vols. (Madrid, 1914).
Sharp, C. (ed.), *Memorials of the Rebellion of 1569* (Londres, 1840).
Sharpe, K. M., *The Personal Rule of Charles I* (New Haven y Londres, 1992).
Shaw, W. A., *Calendar of Treasury Books, IX: 1689-1692* (Londres, 1931).
— (ed.), *Report on the Manuscripts of Lord de L'Isle and Dudley Preserved at Penshurst Place* (HMC Report n.º 77), III (Londres, 1936).
Sigüenza, J. de, *La fundación del Monasterio de El Escorial* (1605; Madrid, 1988).
Sinclair, G., *Ars nova et magna gravitatis et levitatis* (Róterdam, 1669).
— *The Hydrostaticks; or, The Weight, Force, and Pressure of Fluid Bodies: Made Evident by Physical and Sensible Experiments* (Edimburgo, 1672).
— *The Principles of Astronomy and Navigation* (Edimburgo, 1688).
Skilliter, S. A., «The Hispano-Ottoman armistice of 1581», en C. E. Bosworth (ed.), *Iran and Islam* (Edimburgo, 1971), pp. 491-515.
Sladen, D. B. W., *The Spanish Armada: A Ballad of 1588* (Londres, 1888).
Smith, S. R., «Unlocking *Cabala, Mysteries of State and Government*; the politics of publishing» (tesis doctoral, Birkbeck College, London University, 2018).
Smythe, J., *[Certen] Instruct[ions, Obseruati]ons and Orders Militarie, Requisit for all Chieftaines, Captaines [and?] Higher and Lower Men of Charge, [and Officers] to Vnderstand, [Knowe and Obserue]* (Londres, 1594).
Soen, V., «Reconquista and reconciliation in the Dutch Revolt: The campaign of Governor-General Alexander Farnese (1578-1592), *Journal of Early Modern History*, XVI (2012), pp. 1-22.
Spotswood Green, W. M., «La Rata Encoronada», *Macmillan's Magazine*, LXXXIX

(1903-1904), pp. 265-275.
— «The wrecks of the Spanish Armada on the coast of Ireland», *Geographical Journal*, XXVII (1906), pp. 429-451.
— «Armada ships on the Kerry coast», *Proceedings of the Royal Irish Academy*, XXVII (1909), pp. 263-269.
Sténuit, R., *Treasures of the Armada* (Newton Abbot, 1972).
Stow, J., *The Chronicles of England from Brute Vnto this Present Yeare of Christ 1580* (Londres, 1580).
— *The Survey of London* (4.ª ed., Londres, 1633).
Strada, F., *De bello Belgico, decas segunda* (escrito en 1602; Roma, 1648).
Strype, J., *The Life and Acts of John Whitgift, D. D., the Third and Last Lord Archbishop of Canterbury in the Reign of Queen Elizabeth*, 3 vols. (nueva ed., Oxford, 1822).
— *Annals of the Reformation and Establishment of Religion, and Other Various Occurrences in the Church of England during Queen Elizabeth's Happy Reign*, 4 vols. (nueva ed., Oxford, 1824).
Tamalio, R., «I Gonzaga e le guerre di Fiandre», en Bertini (ed.), *Militari italiani*, pp. 137-151.
Tanturri, A., «La incursión de Francis Drake a Cádiz en 1587: comparación de algunas fuentes documentales inéditas italianas», *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, XXXII (2012), pp. 69-88.
Tassis, J. B. de, *Commentarii de tumultibus belgicis sui temporis*, en C. P. Hoynck van Papendrecht (ed.), *Analecta Belgica*, 3 vols. en 6 partes (La Haya, 1743), vol. II, parte 2, pp. 119-600.
Taviner, M., «Robert Beale and the Elizabethan polity» (tesis doctoral, St Andrews University, 2000).
Taylor, E. G. R., «Sir William Monson consults the stars», *MM*, XIX (1933), pp. 22-26.
— (ed.), *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582-1583* (Cambridge, 1959: Hakluyt Society, 2.ª serie, CXIII).
— (ed.), *A Regiment for the Sea, and Other Writings on Navigation, by William Bourne of Gravesend, a Gunner, c. 1535-1582* (Londres, 1962: Hakluyt Society, 2.ª serie CXXI).
Taylor, S. (ed.), *The Entring Book of Roger Morrice*, IV (Woodbridge, 2007).
Tellechea Idígoras, J. I., *Otra cara de la Invencible: la participación vasca* (San Sebastián, 1988).
— *La Invencible vista desde la nunciatura de Madrid* (Salamanca, 1989).
Tetlock, P. E., y A. Belkin (eds.), *Counterfactual thought Experiments in World Politics* (Princeton, 1996).
— R. N. Lebow y G. Parker (eds.), *Unmaking the West: «What-If?» Scenarios that Rewrite World History* (Ann Arbor, 2006).
Teulet, A., *Relations politiques de la France et de l'Espagne avec l'Écosse au xvie siècle*, 5 vols. (París, 1862).
Thatcher, H. M., *The Downing Street Years* (Londres, 1993).
Thomas, W., «The treaty of London, the Twelve Years Truce and religious toleration in Spain and the Netherlands (1598-1621)», en R. C. H. Lesaffer (ed.), *The Twelve Years Truce*, pp. 277-297.
Thompson, G. S. (ed.), *The Twysden Lieutenancy Papers* (Maidstone, 1926: Kent Records Society, X).
Thompson, I. A. A., «Armada guns», *MM*, LXI (1975), pp. 355-371.
— «Spanish Armada gun policy and procurement», en P. Gallagher y D. W. Cruickshank, *God's Obvious Design*, pp. 69-84.

— *War and Society in Habsburg Spain. Selected Essays* (Londres, 1992) [trad. cast.: *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica*, Madrid, 2006].
Tilton, W. F., *Die Katastrophe der spanischen Armada, 31 Juli-8 August 1888* (Friburgo de Brisgovia, 1894).
— «The defeat of the Spanish Armada», *The Atlantic Monthly*, LXXVI (1895), pp. 773-787.
— «Lord Burghley and the Spanish invasion», *AHR*, II (1896), pp. 93-98.
Tu, Hsuan-Ying, «The pursuit of God's glory: Francis Walsingham's espionage in Elizabethan politics, 1568-1588» (tesis doctoral, Universidad de York, 2012).
Ugolini, G., «Le comunicazioni postali spagnole nell'Italia del XVI secolo», *Ricerche Storiche*, XXIII (1993), pp. 283-373.
Unwin, R., *The Defeat of John Hawkins* (Harmondsworth, 1960).
Usherwood, S., y E., *The Counter-Armada, 1596: Journal of the* Mary Rose (Londres, 1983).
Vaux, W. S. W. (ed.), *The World Encompassed by Sir Francis Drake* (Londres, 1854: Hakluyt Society, XVI).
Vázquez, A., «Los sucesos de Flandes y Francia del tiempo de Alejandro Farnesio», *Co.Do.In.*, LXXII-LXXIV (Madrid, 1879-1880).
Vermeir, R., «The ransoming of prisoners taken from the Armada, 1589-1590», *Notes and Queries*, LXII (2015), pp. 59-64.
Veronelli, S. (ed.), *Diario de Hans Khevenhüller, embajador imperial en la corte de Felipe II* (Madrid, 2001).
Villari, R., y G. Parker, *La política de Felipe II: dos estudios* (Valladolid, 1996).
Voci, A. M., «L'impresa d'Inghilterra nei dispacci del nunzio a Madrid, Nicolò Ormanetto (1572-1577)», *Annuario dell'Istituto Storico Italiano per l'Età Moderna e Contemporanea*, XXXV-XXXVI (1983-1984), pp. 337-425.
Voorbeijtel Cannenburg, W., «An unknown "pilot" by Hessel Gerritsz, dating from 1612», *Imago Mundi*, I (1935), pp. 49-51.
Waghenaer, L. J., *Pars prima: Speculum nauticum super navigatione Maris Occidentalis* (Leiden, 1586).
— *The Mariner's Mirrour wherin May Playnly be Seen the Courses, Heights, Distances, Depths, Soundings, Flouds and Ebs, Risings of Lands, Rocks, Sands and Shoalds with the Marks for Th'entrings of the Harbouroughs, Havens and Ports of the Greatest Part of Europe* (Londres, 1588).
Walsh, M. K., «The anonymous Spaniard of the flight of the earls (Pedro Blanco)», *The Irish Sword*, III (1957-1958), pp. 88-90.
— *«Destruction by Peace»: Hugh O'Neill after Kinsale* (Monaghan, 1986).
Walsham, A. M., «Impolitic pictures: Providence, history and the iconography of Protestant nationhood in early Stuart England», en R. N. Swanson (ed.), *The Church Retrospective* (Cambridge, 1997: Studies in Church History, XXXIII), pp. 307-328.
— «"Frantick Hacket". Prophecy, sorcery, insanity and the Elizabethan Puritan movement», *Historical Journal*, XLI (1998), pp. 27-66.
Ward, S., *To God, in Memorye of his Double Deliveraunce from the Invincible Navie and the Unmatchable Powder Treason/Deo trin-von Britanniae bis ultori, in memoriam classis invincibilis subversae submersae* (Ámsterdam, 1621).
— *The Life of Faith* (2.ª ed., Londres, 1622).
Waters, D. W., *The Elizabethan Navy and the Armada of Spain* (Greenwich, 1975: National Maritime Museum Monographs, XVII).
Watson, R., *The History of the Reign of Philip the Second, King of Spain*, 2 vols. (Londres, 1777).

Watts, B., «Friction in future war», en A. R. Millett y W. A. Murray (eds.), *Brassey's Mershon American Defense Annual, 1996-1997* (Washington, D. C., 1996), pp. 58-94.
Weinrich, S. J., *Pedro de Ribadeneyra's Ecclesiastical History of the Schism in the Kingdom of England. A Spanish Jesuit's History of the English Reformation* (Leiden, 2017).
Wernham, R. B., «Queen Elizabeth and the Portugal expedition of 1589», *EHR*, LXVI (1951), pp. 1-26 y 194-218.
— *Before the Armada: The growth of English Foreign Policy, 1485-1588* (Londres, 1966).
— *The Making of Elizabethan Foreign Policy, 1558-1603* (Berkeley, 1980).
— *After the Armada: Elizabethan England and the Struggle for Western Europe, 1588-1595* (Oxford, 1984).
— *The Expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal, 1589* (Londres, 1988: Navy Records Society, CXXVII).
— *The Return of the Armadas: The Last Years of the Elizabethan War against Spain, 1595-1603* (Oxford, 1993).
Whitehead, B. T., *Of Brags and Boasts: Propaganda in the Year of the Armada* (Stroud, 1994).
Whittle, J., *An Exact Diary of the Late Expedition of his Illustrious Highness the Prince of Orange (Now King of Great Britain)* (Londres, 1689).
Wickham Legg, L. G. (ed.), *A Relation of a Short Survey of the Western Counties, Made by a Lieutenant of the Military Company in Norwich in 1635* (Londres, 1936: The Camden Miscellany, XVI).
Wiener, C. Z., «The beleaguered isle: A study of Elizabethan and early Jacobean anti-Catholicism», *Past and Present*, LI (1971), pp. 27-62.
Wijffels, A., «The Anglo-Spanish peace treaty of 1604», en R. Lesaffer, *The Twelve Years Truce*, pp. 69-86.
Wilford, T., *A Military Discourse whether it Be Better for England to Give an Invador Present Battle or to Temporize and Defer the Same* (Londres, 1734).
Williamson, J. A., *Hawkins of Plymouth: A New History of Sir John Hawkins and of Other Members of his Family Prominent in Tudor England* (Londres, 1949).
Wilson, C., *Queen Elizabeth and the Revolt of the Netherlands* (Londres, 1970).
Wright, E. R., «Epic and archive: Lope de Vega, Francis Drake and the Council of Indies», *Calíope*, III/2 (1997), pp. 37-56.
— «From Drake to Draque: A Spanish hero with an English accent», en A. J. Cruz, *Material and Symbolic Circulation*, pp. 29-38.
Wright, T., *Queen Elizabeth and Her Times: A Series of Original Letters*, 2 vols. (Londres, 1838).
Wright, W. H. K., *Britain's Salamis: Or, The Glorious Fight of 1588. An Historical Lecture Delivered at Various Places in the West of England... The Official Souvenir of the Armada Tercentenary Commemoration* (Plymouth, 1888).
— *Catalogue of the Exhibition* of *Armada and Elizabethan Relics, Held in the Grand Saloon of the Theatre Royal, London. Opened October 24th, 1888* (Londres, 1888).
Woude, A. van der, «De crisis in de Opstand na de val van Antwerpen», *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, XIV (1959-1960), pp. 38-57 y 81-104.
Wynne, R., «A brief relation of what was observed by the prince's servants in their journey into Spain in the year 1623», en J. O. Halliwell (ed.), *The Autobiography and Correspondence of Sir Simonds d'Ewes*, 2 vols. (Londres, 1845), II, pp. 415-458.
Younger, N., «If the Armada had landed: A reappraisal of England's defences in

1588», *History*, XCIII (2008), pp. 328-354.
Zarco Cuevas, J., G. de Andrés, *et al.* (eds.), *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, 8 vols. (Madrid, 1917-1962).

Agradecimientos

Este libro se gestó y vio la luz entre 1973 y 1986: trece años durante los cuales los autores fuimos colegas en la Universidad de St. Andrews. Estamos profundamente agradecidos a esta universidad por haber apoyado nuestros primeros trabajos, y por la generosidad de su fondo de investigación y viajes, que financió gran parte de nuestras fructíferas investigaciones. Otros apoyos económicos nos ayudaron en el trabajo que hicimos en archivos y bibliotecas, y en el estudio de los pecios de la Armada en las costas de Escocia e Irlanda. Estamos en deuda con la British Academy, el Carnegie Trust, el Leverhulme Trust, los MacRobert Trusts y el Russell Trust, que nos han prestado su generosa ayuda a lo largo de los años.

Geoffrey Parker quiere dar las gracias al College of Arts and Sciences y al Mershon Center for International Security Studies de la Ohio State University por el apoyo que han dado a su trabajo; al Instituto de Historia y Cultura Naval del Ministerio de Defensa español por invitarle a presentar los primeros frutos de su investigación a su Grupo de Investigación sobre la Armada en 1982, y al contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro por permitirle trabajar en la *suite* del director en el Museo Naval, en Madrid, con los documentos que luego publicó en el magnífico *La batalla del Mar Océano (BMO)*, y por su amistad.

Estamos muy agradecidos a las siguientes personas por su asistencia técnica e investigación: Nico Broens, Lucy Byatt, Louis Haas, Jill Hawthorne, Jamie Reid y Bill van de Veen en la primera edición, publicada en 1988; Alison Anderson y Robert Rush en la segunda edición, publicada en 1999; y Maurizio Arfaioli, Edward Martin y Felipe Vidales del Castillo en la presente edición.

Damos las gracias a los archiveros y bibliotecarios de todo el mundo occidental que han contribuido a nuestra interminable búsqueda de documentos, especialmente a Mitchell Codding, Patrick Lenaghan y John O'Neill en la Hispanic Society of America de Nueva York; a David y Marsha Karpeles en la Karpeles Manuscript Library de Santa Bárbara, California; a María Jesús Álvarez-Coca González del Archivo Histórico Nacional, Madrid; y a todo el cuerpo archivístico del Archivo General de Simancas, España. También queremos mencionar a los conservadores de los museos que nos acogieron en sus colecciones: Megan Barford, Richard Ormond y Piet van der Merwe del National Maritime Museum, Greenwich; Sjoerd de Meer del Maritiem Museum Rotterdam; Tom Henderson, Andrew Williamson,

Ian Tait y el personal del Shetland Museum and Archives, Lerwick; Laurence Flanagan y sus colegas del Ulster Museum, Belfast; y Bernadette Walsh y Roisin Doherty del Tower Museum, Derry/ Londonderry.

El trabajo arqueológico que tanta información nueva ha aportado sobre la Armada no habría sido posible sin el estímulo y la visión de futuro del Ulster Museum, Belfast, y del Shetland Museum, Lerwick. Ambos ofrecieron apoyo financiero, servicios de conservación y —lo más importante— la conservación segura de los objetos que se recuperaron como colecciones que han sido, y siguen siendo, recursos inestimables para el estudio. Damos las gracias a estas instituciones y al personal con el que hemos tenido el placer de trabajar por su ayuda incondicional y entusiasta.

Estamos en deuda con un gran número de amigos y colegas que nos han apoyado a lo largo del camino. Solo podemos mencionar aquí a los más destacados, pero recordamos y reconocemos nuestra deuda con muchos más. Sydney Wignall debe figurar el primero en la lista por haber demostrado, en 1968, que el descubrimiento de los pecios de la Armada podía contribuir, mediante el método arqueológico, a una mejor comprensión de la campaña. También provocó que Colin Martin aprendiera a bucear en Blasket Sound, la vía marítima expuesta del suroeste de Irlanda, donde se encontraron los restos del Santa María de la Rosa. Muchas gracias a él y a todos los buceadores con los que hemos colaborado, especialmente a los miembros del City of Derry Sub-Aqua Club, liderado por Dave Atherton, Eamonn Molloy y Paddy O'Doherty, cuya previsión desinteresada ha salvaguardado para la posteridad las reliquias del Trinidad Valencera. También hemos recibido la valiosa ayuda del grupo subacuático de Moville. Un reconocimiento especial merecen los arqueólogos buceadores profesionales que han colaborado en los trabajos sobre los pecios: Nicholas Dixon, Andrew Fielding, Jeremy Green, Tony Long, Keith Muckelroy y Celie O'Rahilly, así como a Fionnbarr Moore, Connie Kelleher y Karl Brady de la Underwater Archaeology Unit of the Irish National Monuments Service, por su apoyo y por su amistad.

El Estado irlandés ha protegido los emocionantes descubrimientos que han tenido lugar en Streedagh Strand desde 1985, que así podrán seguir siendo útiles para posteriores investigaciones. Steve Birch, miembro del equipo arqueológico inicial de Streedagh, fue muy generoso y nos proporcionó información inédita de estos tres importantes pecios.

Por colaboraciones más recientes, queremos dar las gracias a los miembros de la Grange and Armada Development Association y

Spanish Armada Ireland, y en particular a Eddie O'Gorman, por organizar conferencias en Grange y Sligo, e inaugurar tan espléndidas e imaginativas ceremonias anuales de recuerdo en Streedagh Strand; y a Micheál O'Domhnaill por su aportación a los medios de comunicación y su experiencia. En cada uno de los lugares en los que hemos investigado los naufragios de la Armada fuimos muy bien recibidos y nos ofrecieron mucha ayuda práctica (desde barcos y compresores hasta leche recién ordeñada), información, hospitalidad y ánimo, todo lo cual recordamos con gratitud.

No queremos dejar de mencionar a Alan Ereira, de la BBC, por organizar pruebas comparativas de los cañones españoles e ingleses, reproducidos a escala real para su premiada trilogía documental de 1988 sobre la Armada, y al equipo del Portsmouth Field-Gun Team de la Royal Navy, por ponerlos a prueba con tanta habilidad y buen gusto.

Damos las gracias a todos los que han compartido sus conocimientos de las fuentes escritas desde que empezamos a trabajar en este proyecto en 1982. Rayne Allinson en Australia; Roland Baetens, Robert Sténuit y René Vermeir en Bélgica; John de Courcy Ireland, Francis Kelly, Brendan McCarthy, Hiram Morgan y Jane Ohlmeyer en la República de Irlanda; Jaap Bruijn, Tristan Mostert y Joost Schokkenbroek en Países Bajos; Carlo Beltrame, Marco Morin y Giovanni Muto en Italia; Helen Daae Frøyseth, Knut Geelmuyden y Torbjørn Ødegaard en Noruega; José Alcalá-Zamora, Bethany Aram, Fernando Bouza Álvarez, José Luis Casado Soto, Jesús García Calero, José Luis Gonzalo Sánchez-Molero, Santiago Martínez Hernández, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada y José Ignacio Tellechea Idígoras en España; Simon Adams, John Adamson, Richard Boulind, Trevor Dadson, Natalie Mears, Nicholas Rodger, María José Rodríguez-Salgado, Brian Scott e I. A. A. Thompson en el Reino Unido; y David Cressy, Tom Glasgow Jr., John F. Guilmartin Jr., Harry Kelsey, Paul Lockhart, Peter Pierson, Mary Robertson y Jennifer Sims en Estados Unidos.

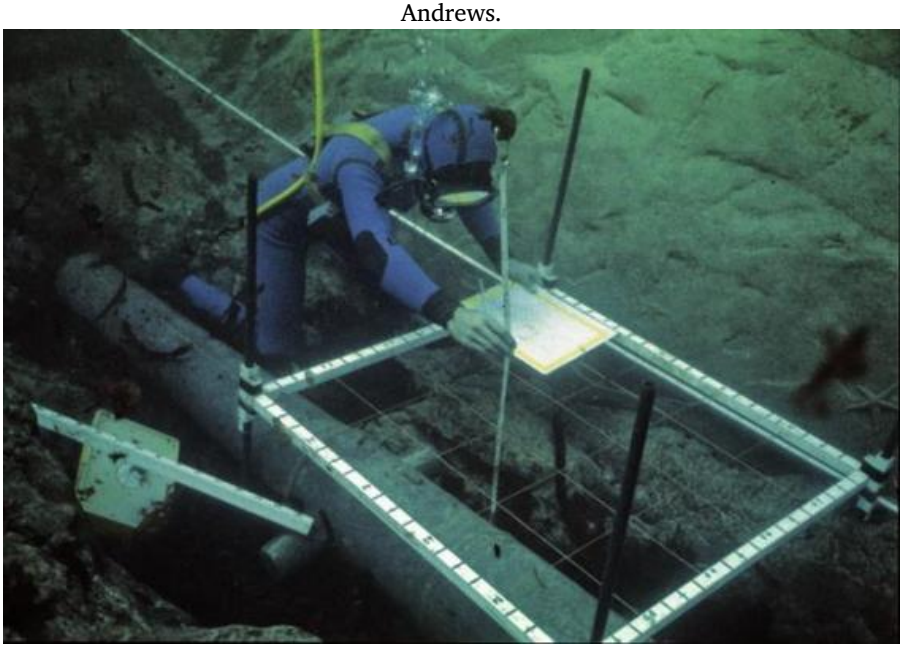
También queremos mostrar nuestro agradecimiento a Alan Ereira, Cameron Balbirnie, Samantha Breslin, Robin Dashwood, Paul Johnstone y Ray Sutcliffe de la BBC por invitarnos a colaborar en sus documentales; a nuestro maravilloso equipo editorial de Planeta —dirigido por Sara Esturillo Reyes— por su entusiasmo y experiencia; y a Robert Baldock, que durante un largo almuerzo en el restaurante Bertorelli's hace cuarenta años nos sugirió que escribiéramos un libro sobre la Armada.

Hemos dejado a Paula Martin para el final, porque es a la que

más debemos. Ha convivido con la Armada bajo el agua, en los archivos y en el procesador de textos desde la década de 1970. Como arqueóloga náutica participó en las excavaciones del Gran Grifón y del Trinidad Valencera, y realizó su propia investigación, *Spanish Armada Prisoners in England*, sobre los prisioneros de la Armada española en Inglaterra, que se publicó en 1988. Actuó como caja de resonancia, coinvestigadora, investigadora gráfica, crítica constructiva y asesora editorial de las dos primeras ediciones de este libro (1988 y 1999). Para este volumen, que es, en realidad, un libro nuevo, ha revisado y unificado los borradores de dos autores exigentes y difíciles, separados por el océano Atlántico. Ha hecho muchos comentarios útiles sobre el texto, nos ha proporcionado un meticuloso texto mecanografiado y, como documentalista, ha coordinado una nueva selección de ilustraciones. Ha demostrado ser una fortaleza en el proceso —más complicado de lo esperado— de producción de este libro: ha supervisado el intercambio electrónico de capítulos entre los autores —que todavía están algo anticuados en lo que a tecnología se refiere—, y los ha corregido con una mirada aguda y constructivamente crítica. No tenemos palabras para describir la importancia de su contribución y nuestra deuda con ella. Sencillamente, este libro no podría haberse realizado sin ella.

COLIN MARTIN, St. Andrews, Escocia
GEOFFREY PARKER, Columbus, Ohio
Abril de 2023

1. Castillo de Simancas, España. La monarquía española comenzó a depositar aquí sus registros administrativos centrales en 1540. El archivo, alojado originalmente bajo la cúpula de la torre del extremo izquierdo, todavía contiene la mayoría de los papeles oficiales relativos a la Armada. Colin Martin tomó esta foto en 1966, cuando Geoffrey Parker trabajaba en la sala de investigadores (las ventanas inferiores del centro). Se conocieron siete años después como colegas en la Universidad de St. Andrews.

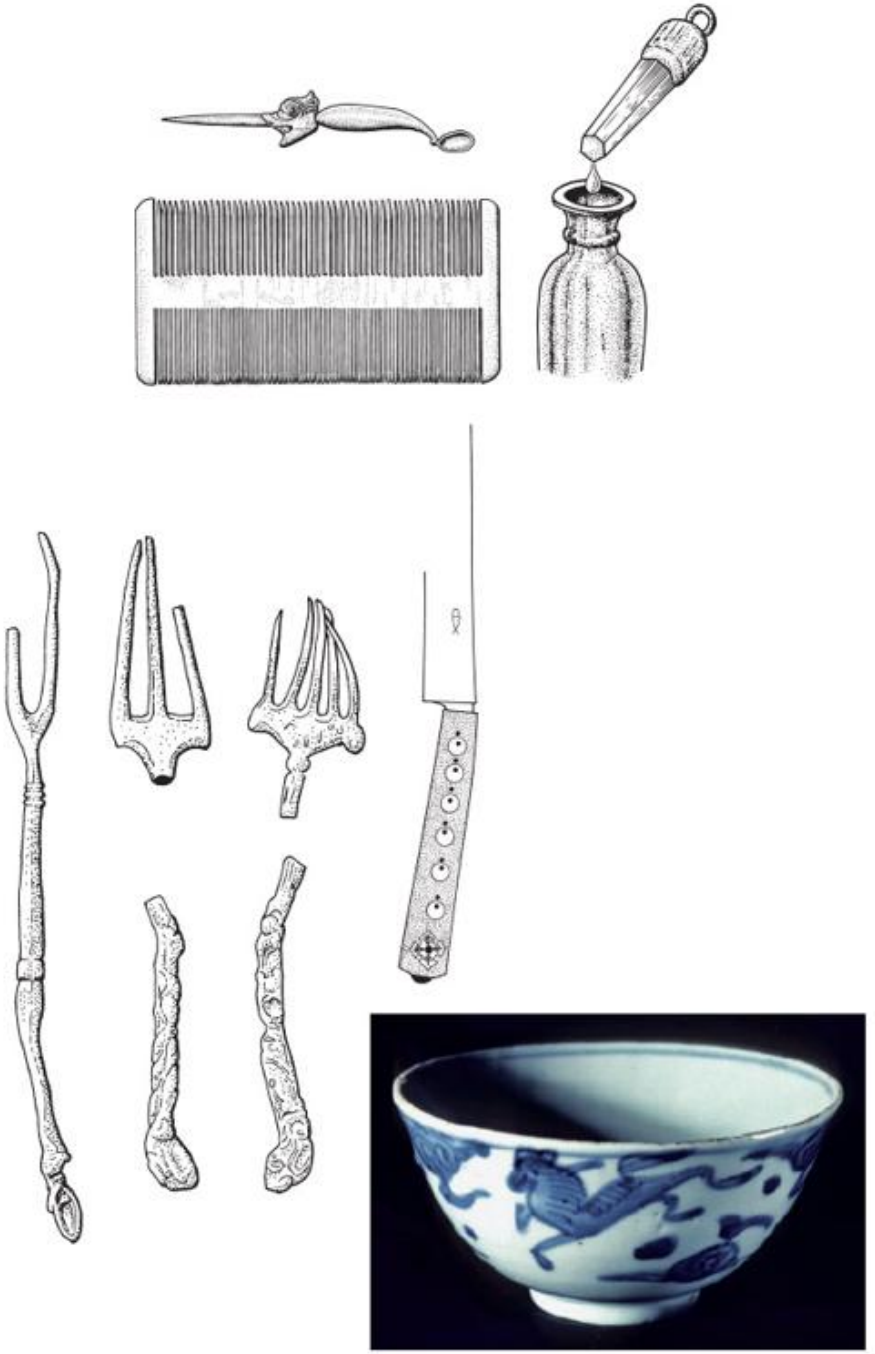


2. Arqueólogo grabando un cañón en el lugar del naufragio del Gran Grifón frente a la isla de Fair.

3. Infantería española marchando. Hombres con mosquetes y arcabuces encabezan la marcha con piqueros detrás. Parte de un friso de azulejos encargado en la década de 1580 para celebrar las victorias del marqués de Santa Cruz, antiguamente, en el convento de San Antón de Talavera, ahora en la catedral de la ciudad.

4. Joyas de oro recuperadas del naufragio del Girona. Arriba, a la izquierda, un colgante de oro en forma de salamandra, tachonado de rubíes; un anillo (arriba, a la derecha) con el mismo emblema mítico (supuestamente un antídoto contra el fuego), quizá perteneció al mismo individuo; abajo, a la izquierda, un anillo de enamorado

que, tras cuatro siglos bajo el mar, nos hace un nudo en la garganta. Fue un regalo de una esposa o una novia y representa un cinturón sin cierre con una mano que sostiene un corazón con esta inscripción intemporal: «NO TENGO MÁS QUE DARTE». En el centro a la derecha, Tomás Perrenot, heredero universal del cardenal Granvela (durante muchos años ministro principal de Felipe II), llevaba un anillo con la inscripción «Madame de Champagney 1524», que había pertenecido a su abuela Nicole Bonvalot. Pereció con Leyva cuando se hundió el Girona. Abajo, a la derecha, camafeo con la cabeza de uno de los doce césares (también se encontraron los otros once). Eran todos de lapislázuli enmarcados en oro y adornados con perlas, e irían unidos en un collar.



5. Arriba: una combinación de palillo de dientes y orejero de oro (Girona); un frasco de perfume de plata y un gotero de vidrio (Girona), y un peine de liendres (Trinidad Valencera). A la izquierda, tres tenedores de plata de diferentes diseños, ejemplos muy tempranos, procedentes del naufragio del Girona, que estaba repleto de supervivientes de naufragios anteriores en la costa irlandesa. En el centro, cuchillo con hoja de acero decorada con el símbolo de un pez; el mango es de hueso, las dos

caras unidas por remaches decorativos de aleación de cobre, procedente del naufragio de Trinidad Valencera. Abajo, cuenco de porcelana de calidad de exportación de la dinastía Ming, también procedente del Trinidad Valencera. Estos objetos no se trajeron para su uso a bordo de los barcos, sino después de desembarcar en Inglaterra.

6. Las insignias de las órdenes militares españolas. A la izquierda: el toisón de oro, sobre una cadena dorada (dibujo de la reconstrucción). Entre los miembros de esta orden asociados a la Armada se encontraban Parma y Medina Sidonia. Arriba, a la derecha: cruz de un caballero de Santiago (don Pedro de Valdés, Diego Flores, Oquendo y una veintena más a bordo de la Armada ostentaron este honor). Centro, a la derecha: cruz de un caballero de San Juan de Malta (ninguno de los seis caballeros de Malta que se sabe que sirvieron en la Armada había estado en el Girona). Abajo, a la derecha: cruz de un caballero de Alcántara (anverso y reverso), tal vez perteneciente a don Alonso de Leyva, comendador de la orden (todas procedentes del naufragio del Girona).

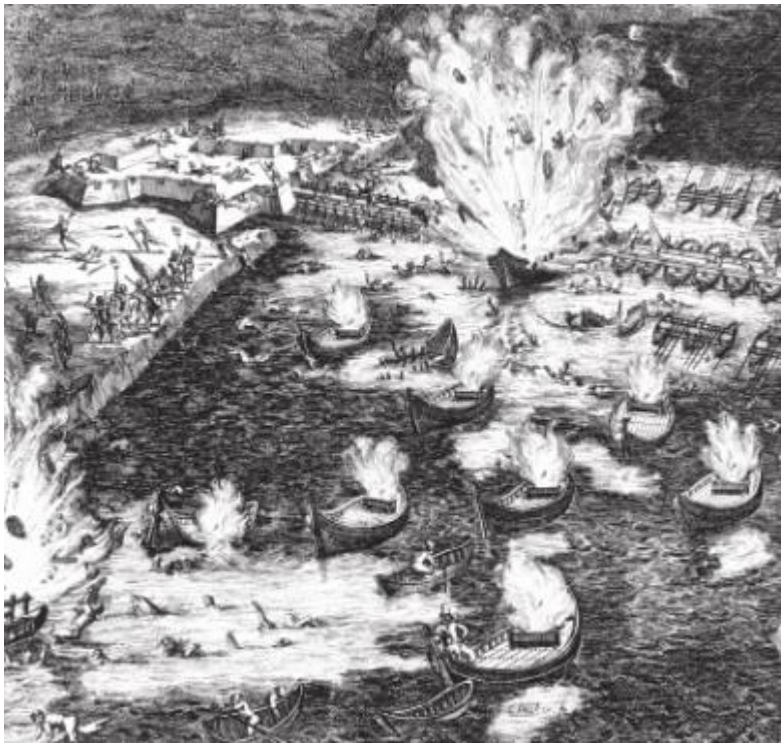
7. *Retrato de don Alonso de Leyva*, del Greco, h. 1580. Don Alonso se convirtió en una celebridad en 1578, cuando reunió una compañía de caballeros voluntarios en Italia y los llevó a luchar por don Juan de Austria, hermano del rey, en los Países Bajos. En 1586, algunos pensaron que él (en lugar de Santa Cruz) debería comandar la flota real, porque «además de ser un soldado, así como un marinero, es afable y muy querido»; y un oficial naval de alto rango en Lisboa agradeció la oportunidad de servir «como de gran soldado, quando no fuera servir a Vuestra Magestad me estaba muy bien la disciplina de su escuela», un elogio inusualmente cálido en una profesión en la que las críticas superaban con creces a los cumplidos.

8. San Martín, en primer plano a la derecha, representado en un fresco pintado en el Salón de las Batallas de El Escorial para conmemorar la victoria naval de Santa Cruz frente a San Miguel en las Azores en 1582. Obsérvense los grandes cañones en las dos cubiertas inferiores, la cubierta principal y el castillo de proa repletos de soldados, y los agujeros en las velas causados por el fuego enemigo. Algunos buques muestran daños por la batalla.

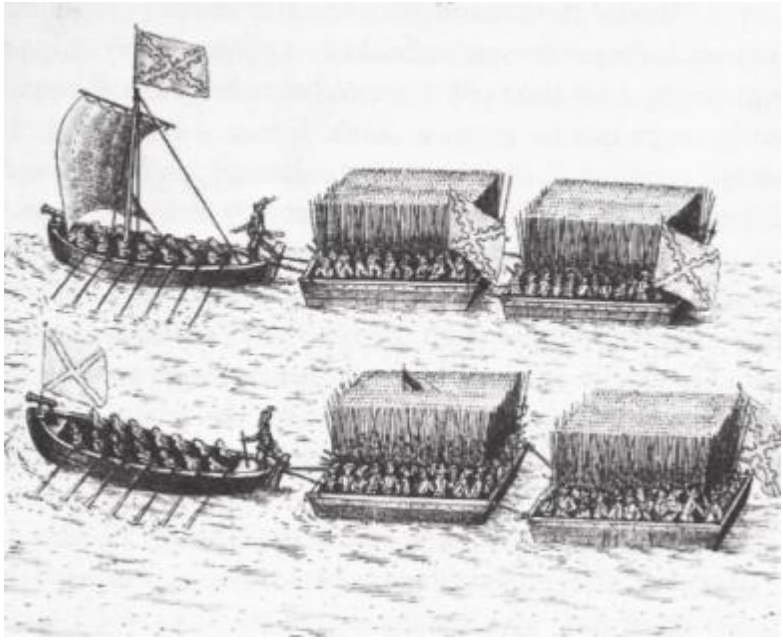
9. Una galeaza, con sus pesados cañones montados en la proa y la popa, y ligeras piezas giratorias sobre el banco de remos. Valentine Dale, un observador inglés, destacó los colores vivos cuando inspeccionó la galeaza San Lorenzo que había naufragado en Calais: «Los remos son todos rojos, las velas tenían la espada sangrienta [la cruz roja de la guerra santa]; la parte superior de la galeaza también era roja, todo signos y señales manifiestas —continuaba con superioridad— de la mente sangrienta» que los había enviado. La gama de colores se confirma en esta imagen (detalle del estudio preparatorio para un tapiz).

10. Monasterio de El Escorial. Felipe II dirigió personalmente la construcción que se inició en 1563 y se finalizó en 1584. Su intención era que el conjunto sirviera de monasterio, biblioteca, seminario y mausoleo familiar, así como de palacio real.

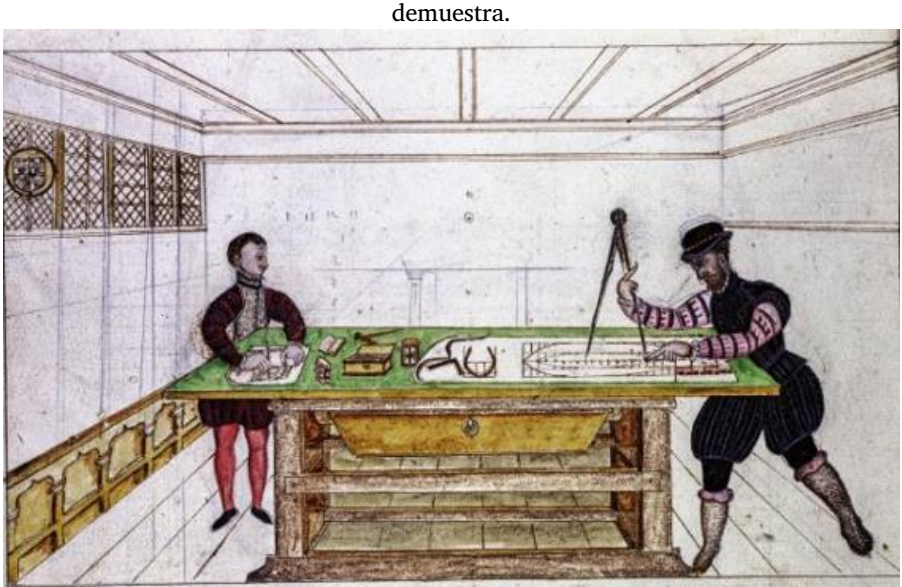
11. La sede central del Imperio: el estudio de Felipe II en el palacio de El Escorial. Obsérvese el reloj original sobre el escritorio del rey, con una vela frente a la esfera del reloj. En el marco de latón hay un depósito de aceite para mantener la vela encendida. Así, Felipe podía controlar el tiempo mientras trabajaba día y noche. La ventana del fondo conecta con el altar mayor de la basílica, para que el rey también pudiera seguir el tiempo litúrgico. A la derecha del escritorio, hay un cuadro del martirio de san Lorenzo.



12. Las máquinas infernales de Amberes. Detalle de uno de los cinco grabados del puente de Parma sobre el río Escalda incluidos en *De bello Belgico, decas segunda [Las guerras de los Países Bajos]* del historiador jesuita Famiano Strada, a quien el hijo de Parma encargó una historia de las hazañas de su padre. El artista captó el momento en que una de las «máquinas infernales» construidas por Federico Giambelli golpeó los barcos en el centro del puente. Los otros artefactos incendiarios arden inofensivamente en el río. En 1700 ya habían aparecido más de noventa ediciones de la obra de Strada en varios idiomas.



13. Existe una gran incertidumbre en torno a la idoneidad de los barcos y suministros que había reunido el duque de Parma para transportar sus tropas a Inglaterra en el verano de 1588. Algunos soldados se quejaron de que los apelotonaron en los barcos sin comida. Sin embargo, Parma preveía que la travesía del canal de la Mancha solo duraría entre ocho y doce horas, por lo que, por un lado, se necesitarían pocas provisiones para el viaje en sí (y, en cualquier caso, las había embarcado en otros buques) y, por otro, las tropas podrían ir bastante apretadas. Este boceto de cómo cruzó el Rin el ejército español en 1605 lo demuestra.



14. Un carpintero de ribera y su aprendiz trabajando, extraído de *Fragments of Ancient Shipwrightry*, un volumen de dibujos, cálculos matemáticos y notas compilado por Matthew Baker, maestro carpintero de ribera (h. 1530-1613). Aunque

no está fechado, se refiere a los barcos construidos por Baker en Inglaterra entre 1570 y 1590, y puede estar destinado a enseñar a sus numerosos aprendices en los astilleros reales.

15. Escudo de armas de Felipe II y María Tudor sobre un cañón del Trinidad Valencera.

16. El puerto de Smerwick en noviembre de 1580. Un mapa en acuarela creado por o para sir William Winter, comandante naval de Isabel, que muestra cómo sus barcos de guerra intercambiaron fuego con el Castello del Oro, defendido por fortificaciones de última generación y una guarnición española e italiana. Varios barcos, incluido el Revenge —en el centro—, servirían contra la Armada en 1588.

17. Retrato del marqués de Santa Cruz por Juan Pantoja de la Cruz.

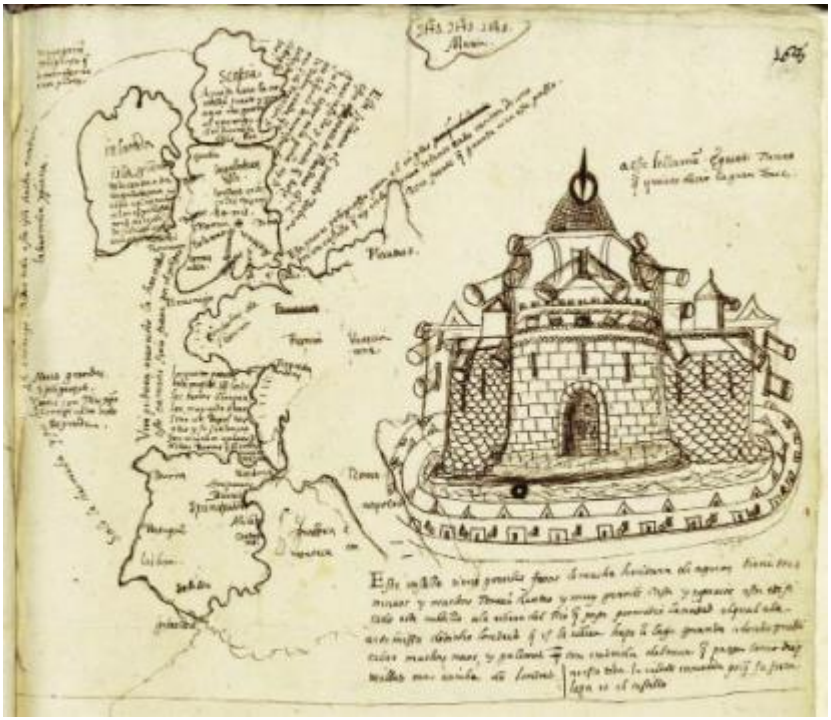
18. Una consulta: el instrumento estándar de gobierno en la España de los Austrias, con la recomendación de un ministro (en este caso, Mateo Vázquez) a la derecha y la respuesta de Felipe garabateada en el amplio margen izquierdo. En este intercambio se discuten las recompensas exigidas por Santa Cruz tras su victoria en las Azores en 1582, que el rey consideraba (tercera línea) una «fuerte cosa»

19. El marqués de Santa Cruz dirige un desembarco anfibio en la isla de Terceira el 26 de julio de 1583, por Niccolò Granello y Fabrizio Castello. El segundo fresco de la Sala de las Batallas de El Escorial, en honor a Santa Cruz, muestra el destacado papel de las galeras tanto en la contención del fuego enemigo en tierra como en la protección de las pequeñas embarcaciones que transportaban a los grupos de desembarco.

20. «El mundo no basta.» Esta medalla de oro, probablemente acuñada en 1583, celebra la exitosa anexión de Portugal con una frase utilizada por un autor romano sobre Alejandro Magno: Non sufficit orbis, y coloca a Bucéfalo, el caballo que solo Alejandro podía montar, encima del globo. La «nube» que separa la palabra sufficit representa a Dios y recuerda a los espectadores que incluso los conquistadores del mundo tienen limitaciones.

21. Cuenco de peltre encontrado en el pecio Trinidad Valencera. El lema en latín dice «Por la patria y la amistad, 1583». Santiago, el patrón de España, cabalga triunfante sobre las olas. El cuenco perteneció presumiblemente a un veterano de la exitosa campaña de la isla de Terceira que posteriormente navegó contra Inglaterra.

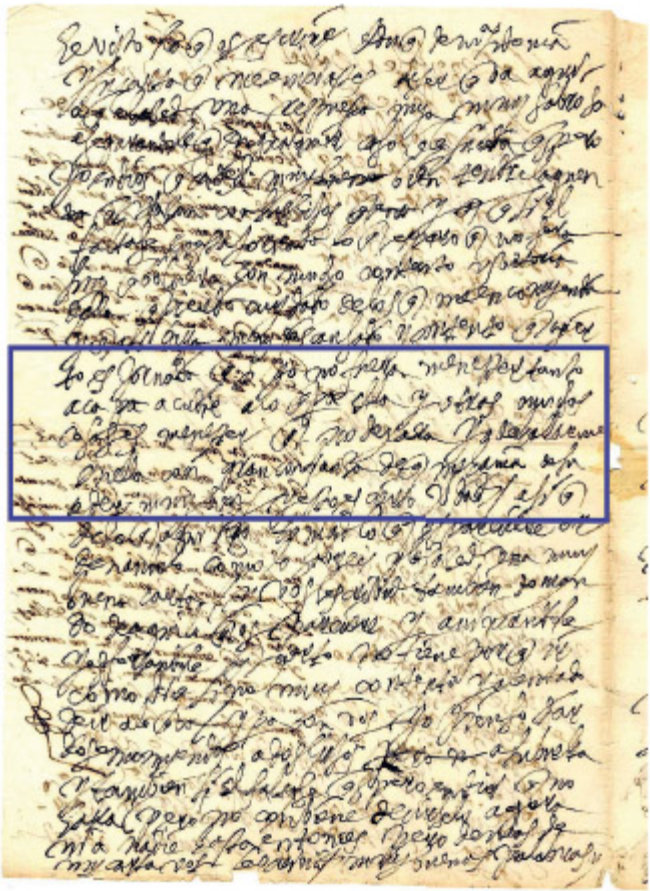
22. *Felipe II*, por Alonso Sánchez Coello, 1587. Los retratos formales del rey en años posteriores suelen retratarlo vestido de negro, transmitiendo su majestuosidad no a través de los símbolos externos de la realeza, sino a través de la dignidad y la «serenidad». Su único adorno es la insignia de la Orden del Toisón de Oro. Sánchez Coello pretendía que este discreto retrato de su maestro, que entonces tenía sesenta años, fuera para el papa Sixto V, pero el gran duque Fernando de Toscana abrió el paquete y se quedó con el contenido.



23. Mapa de campaña para la conquista de Inglaterra que Bernardino de Escalante envió a Felipe, 1586. En primer lugar (a la izquierda), Escalante señaló que una flota procedente de Lisboa podría emprender un audaz viaje a través del Atlántico Norte directamente hasta Escocia, donde se reagruparía antes de lanzar su ataque principal. Son «mares grandes y peligrosos —advirtió Escalante—, mas con Jesucristo crucificado todo se puede». Un ataque al mar de Irlanda ofrecía una segunda estrategia potencial, aunque los barcos de guerra de Isabel (etiquetados como «el enemigo», a la entrada del canal de la Mancha) hacían que esta fuera también una operación de alto riesgo. No menos peligroso sería un ataque por sorpresa desde Flandes a Dover y hasta Londres, defendido por *E Greet Tuura* (la Gran Torre). Evidentemente, la memoria de Escalante sobre Inglaterra se había desvanecido, porque situó «Dobra» (Dover) en Anglia Oriental y «Antona» (Southampton) en Kent.

24. Mapa de la incursión en Cádiz de 1587, dibujado por William Borough, el segundo al mando de Drake. Borough había estudiado cartografía en la Casa de la Contratación de Sevilla y dominaba el español. Esto explica la representación exacta de las baterías de costa y de los bajíos que protegían la entrada del puerto de Cádiz. También muestra los movimientos de la flota de Drake, comenzando por la *M* (arriba, a la izquierda: «Nuestra flota anclada sobre una bravura»), con especial atención a la peligrosa posición de la propia nave de Borough, la vicealmiranta Lion.

25. Don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, VII duque de Medina Sidonia. Un retrato sin fecha de autor desconocido muestra al comandante de la Armada en su madurez, pero aún supervisando la navegación en el fondeadero frente a su palacio de Sanlúcar de Barrameda, donde ahora se encuentra este cuadro. Sostiene un pequeño papel, testimonio de su carrera como administrador.



26. En un billete, Felipe informa a su secretario, Mateo Vázquez, de que ha leído «la carta y memoriales» en los que el duque de Medina Sidonia ruega que no se le nombre para dirigir la Armada. Felipe indica a Vázquez cómo debe redactar una respuesta en su nombre e incluye la afirmación de que le gustaría dirigir la flota en persona. El pasaje: «Y esto es cierto. Verdad» —una construcción muy inusual— forma una frase autocontenida, casi como si Felipe intentara convencerse a sí mismo de que todo irá bien mientras escribe.

C. M. de C. - 2ª E - 272

Martin Alcaide, maestre de la nao S.ta Fran.co vna de la esquadra de Juan de Gamboa, resibiresis en ella, a Pedro Damian Gutierrez, y al hermano Geronimo de Vera, Alferez de la, y a cada vno pra. [illegible] mieramente en esta felicissima armada [illegible] al precio de Maravedis de

A los quales aseys de die cada dia vna racion ordinaria de vizcocho, vino, agua, tocino, quesos, pescado, arroz, aceyte, y vinagre, desde mañana [illegible] de Junio hasta mayo — desde presente año, en los dias y en la cantidad, y por la forma y orden contenidas en la instrucio que le es ha entregado de mada de mi nombre, y desta mi orden han de tomar la razon los Señores Veedor General, Proveedor, y Contadores desta Armada. Fecha a [illegible] de dicimes de Mayo de 1588 [illegible]

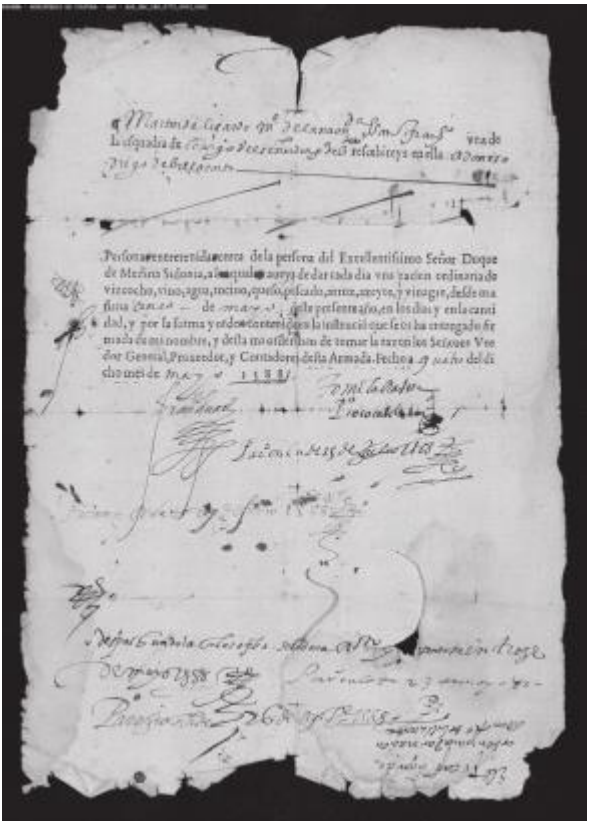
[illegible]

Presentado en [illegible] de mayo 1588

Presentado en [illegible] 13 de mayo 1588

[illegible]

Presentado en [illegible] 30 de Julio de 1588



27. Dos ejemplos de los formularios que utilizó Medina Sidonia tras tomar el mando de la Armada. En ambos se ordenaba al capitán del San Francisco, vicebuque insignia de la escuadra de Andalucía, que entregara raciones diarias: una a dos sacerdotes jesuitas y al criado que los acompañaba; otra a un entretenido. Pedro Coco Calderón, uno de los contadores del sueldo de la flota y autor de uno de los relatos más detallados del viaje, firmó ambos documentos. Los capitanes de otras naves de la Armada recibirían los mismos impresos con diferentes detalles.

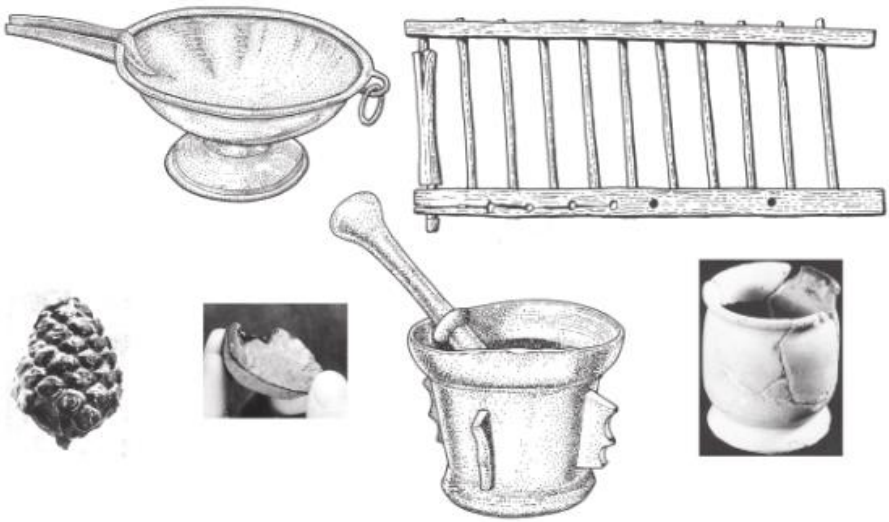
28. Una pandereta (arriba) y el diapasón de una cítara (abajo), ambos procedentes de los restos del Trinidad Valencera.

29. Una carta de navegación portuguesa del canal de la Mancha (con orientación sur-sureste). Está dibujada y coloreada a mano, y todos los detalles están en portugués, pero en todo lo demás la carta es idéntica a una de la misma zona impresa en *Mariner's Mirror* por el cartógrafo holandés Lucas Waghenaer. El cartógrafo portugués incluyó cuidadosamente las numerosas sondas de Waghenaer, una innovación en sus cartas. Dunkerque y Nieuwpoort, donde Parma concentró sus fuerzas, se encuentran detrás de los bancos de arena (arriba, a la izquierda); en la gran ancla (abajo, a la izquierda), aparece: «As Dunas» (el fondeadero de bajío, los Downs), donde Felipe esperaba que la Armada esperase a Parma. Es muy posible que esta carta se confiscara cuando se rindió el Rosario.

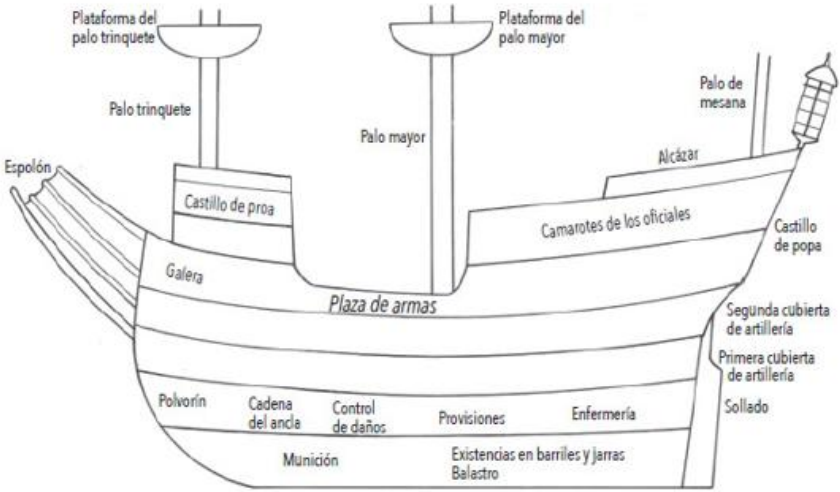
30. Astrolabio de un marinero.

31. Plomada del Trinidad Valencera, de gran importancia para navegar en aguas costeras. Las plomadas no solo registraban medidas de profundidad exactas, sino que proporcionaban muestras del lecho marino que quedaban adheridas en el hueco del escandallo rellenado con grasa, a través de las cuales los marineros expertos podían a menudo determinar dónde se encontraban, por su apariencia, tacto, olor e incluso gusto.

32. Dos medallones religiosos, de cobre (izquierda) y peltre (derecha), que aparecieron en varios pecios de la Armada.

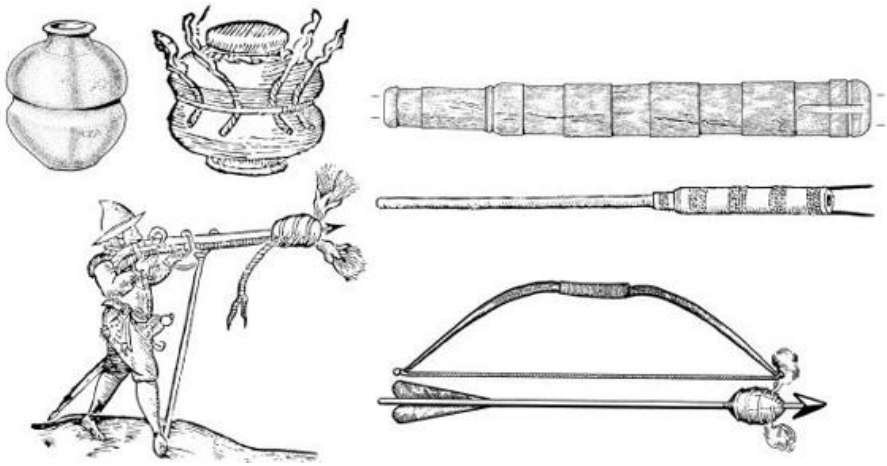


33. Arriba a la izquierda: un plato de peltre para alimentar a los pacientes. Arriba a la derecha: parte de una jaula para aves de corral vivas. Abajo a la izquierda: piña de pino y de nuez de Brasil, ambos ricos en proteínas para los heridos. Abajo a la derecha: mortero y maja para machacar y mezclar ingredientes de medicamentos y pequeño recipiente para guardar ungüentos (todo procedente de Trinidad Valencera excepto la nuez de Brasil, que es del Santa María de la Rosa).



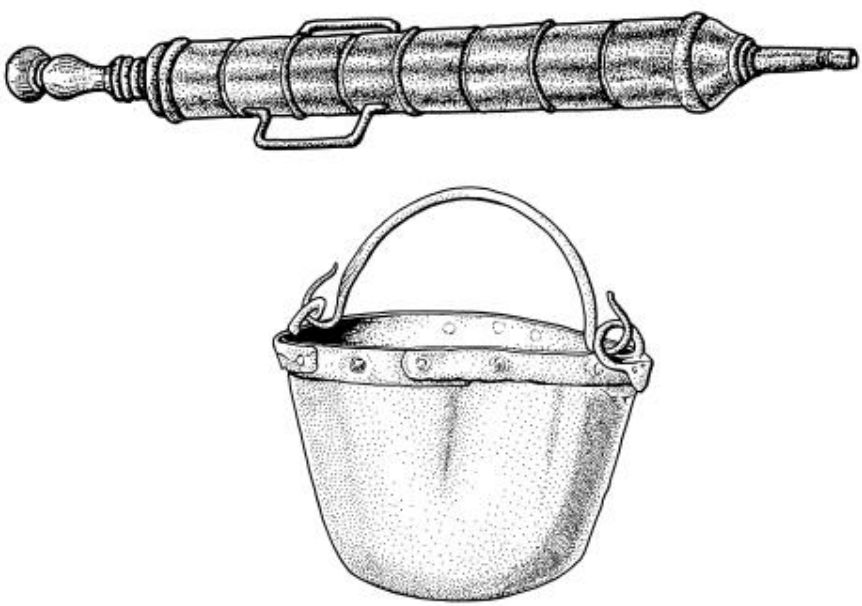
34. Representación en diagrama del San Martín. En la tabla 11.1 (ver pág. 324) se indican las posiciones de combate asignadas a la tropa a bordo del San Martín, 7 de junio de 1588.

35. Galeón sin duda alguna portugués de la Armada lleno de hombres dispuestos, incluyendo las cofas. La autoría de la obra pertenece a Cornelis Vroom.



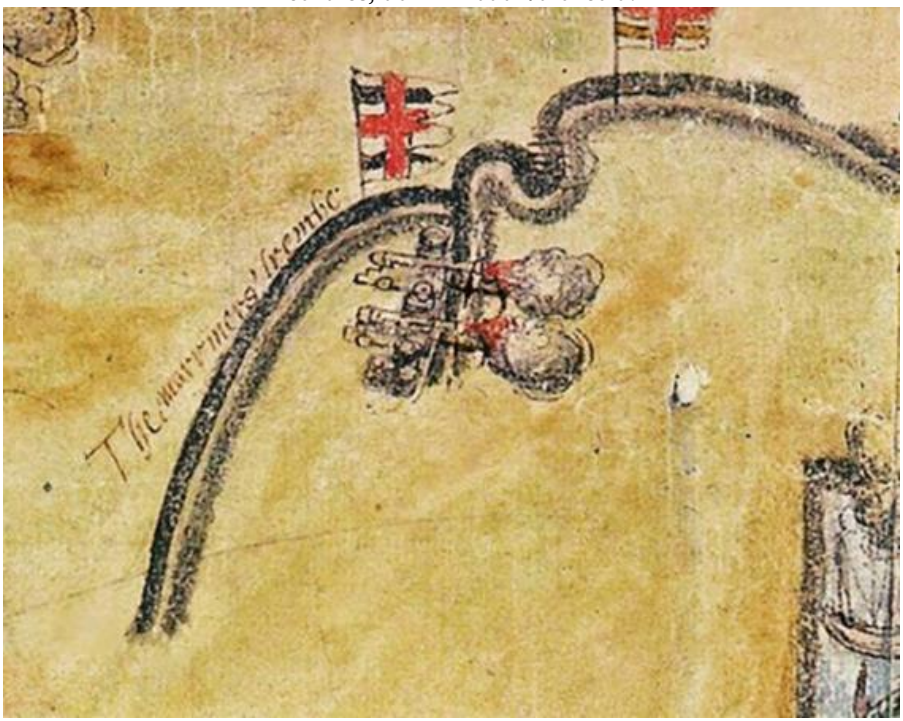
36. Armas incendiarias (no todas a la misma escala). Todos los ejemplos proceden del Trinidad Valencera. Arriba, a la izquierda: vasija incendiaria (alcancía), ejemplo contemporáneo con mechas encendidas en torno al estrechamiento, procedente de Lúcar (1588). La baja temperatura de cocción aplicada a la pieza de cerámica hacía que esta fuera frágil y se hiciera añicos en el momento del impacto. El cuello, corto, tenía un reborde para pegar alrededor un trapo impregnado en cera, como los tarros de mermelada tradicionales. Arriba, a la derecha: bomba con ilustración contemporánea. A intervalos, iba reforzada con ataduras de cuerda y a cada lado de la boca se le practicaban hendiduras para fijar en ellas un par de puntas de hierro que permitían utilizarla también como pica corta o, si se lanzaba, que pudiera clavarse en un objetivo. Abajo: aunque en las listas de carga no se mencionan flechas incendiarias, se encontró una flecha de madera con culatín. Es posible que algunos barcos de la Armada llevaran flechas o dardos con trozos de trapo impregnados en brea y rellenos con una mezcla inflamable y una mecha de madera, como los hallados en el Mary Rose. Estas también resultaban especialmente eficaces a la hora de lanzarlas desde las cofas.

37. Réplica de una bomba incendiaria en acción. Fabricada para la filmación de la serie de la BBC, Armada, en 1988, la bomba aquí reproducida demostraba la propensión de esta arma a «dispararse», es decir, a detonar de golpe en una única y gran explosión en lugar de en una secuencia controlada de explosiones. Esto subraya la preocupación de Medina Sidonia sobre que estos artilugios solo fueran manejados por personas «experimentadas en su uso». Felizmente, cuatrocientos años después, los protocolos sanitarios y de seguridad evitaron heridas graves.

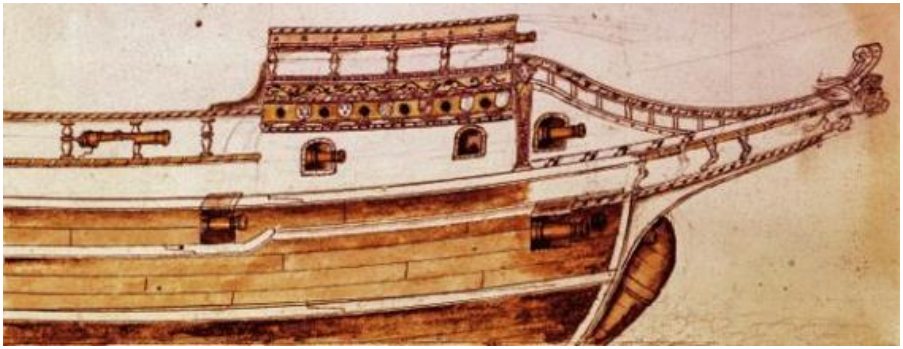


38. Jeringa utilizada para la extinción de incendios, parecida a las utilizadas en los barcos de la Armada (del Museo de Londres, probablemente del Gran Incendio de

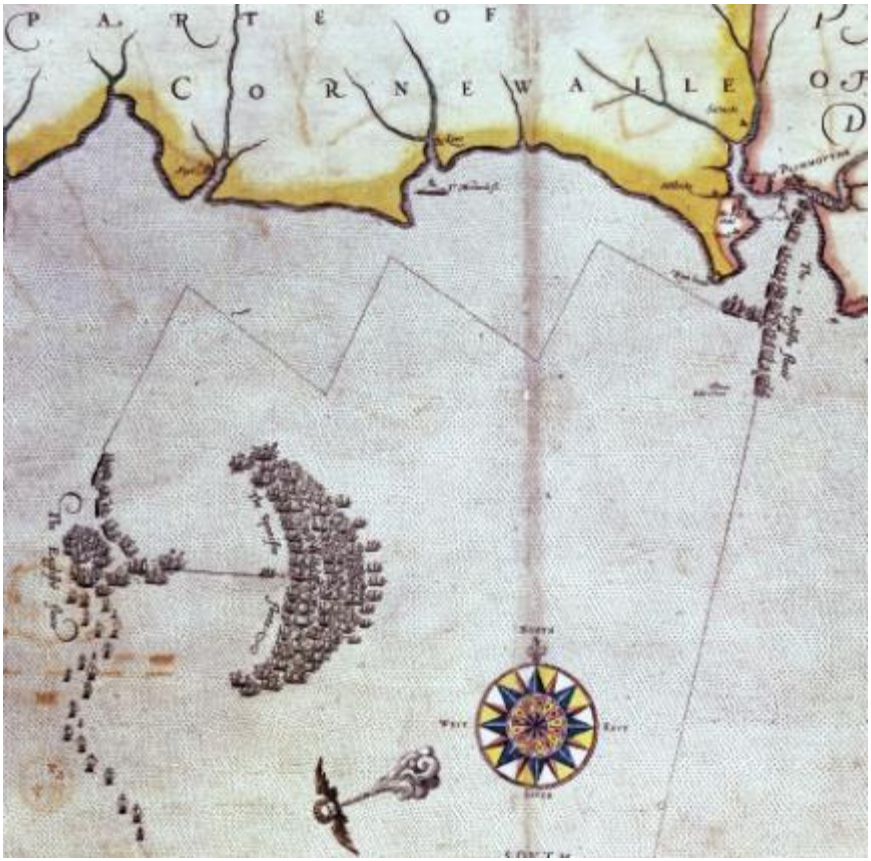
1666); un balde de cobre, como los que podían utilizarse para la extinción de incendios, del Trinidad Valencera.



39. Detalle de la imagen 16 que muestra los cañones ingleses sobre cureñas de mar en «el foso de los marineros» para el bombardeo de Castello del Oro en Smerwick, en noviembre de 1580.



40. Detalle de una cureña sobre un galeón inglés, procedente de Fragments of Ancient Shipwrightry [Fragmentos de la antigua construcción naval], una colección de ilustraciones realizadas por Matthew Baker, uno de los maestros carpinteros de ribera de la reina, entre 1570 y 1590. Véanse las troneras con bisagras para los cañones de la cubierta de abajo, y la forma en que todos los cañones se han colocado de forma transversal para disparar en la misma dirección.

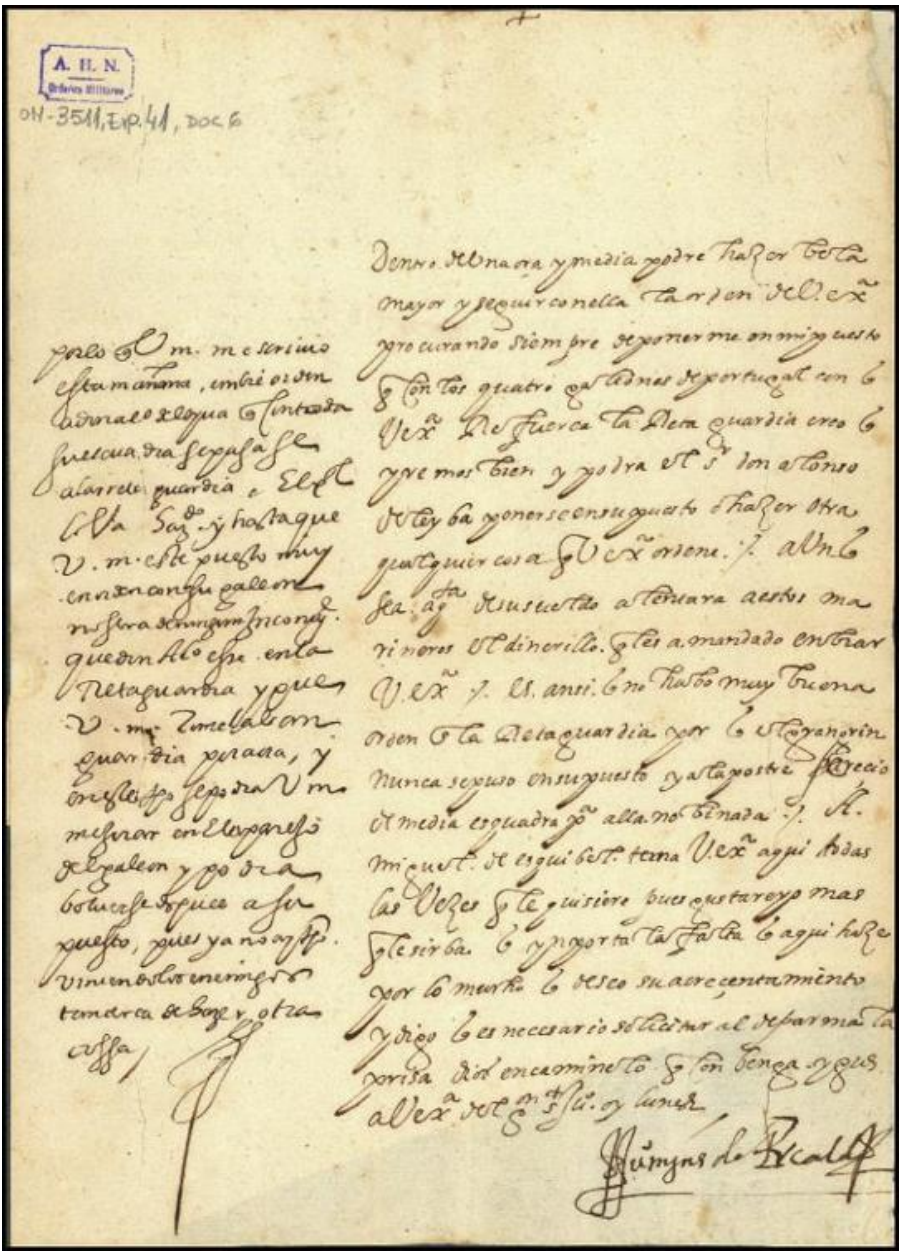


41. La flota inglesa sale de la bahía de Plymouth la noche del 30 al 31 de julio. Drake encabeza un escuadrón en varias bordadas hacia el oeste, entre la Armada y la costa, mientras Howard dirige al resto de la flota frente a la Armada. Los dos comandantes se reúnen luego detrás de sus adversarios, tras haber ganado la ventaja del viento, y Howard envía el Disdain a lanzar un desafío formal. Grabado coloreado a mano por Augustine Ryther, de una carta de navegación realizada por Robert Adams en 1590.

42. El San Salvador, abandonado en llamas, el 31 de julio. La Armada continúa subiendo por el Canal en su formación de media luna, con dos galeazas protegiendo cada «cuerno». La flota inglesa la sigue a barlovento. Detalle de un grabado coloreado a mano por Augustine Ryther, de una carta de navegación realizada por Robert Adams en 1590.

43. La nave Nuestra Señora del Rosario incapacitada, abandonada y rodeada de restos, el 1 de agosto de 1588. El Revenge y otros dos navíos más pequeños hacen

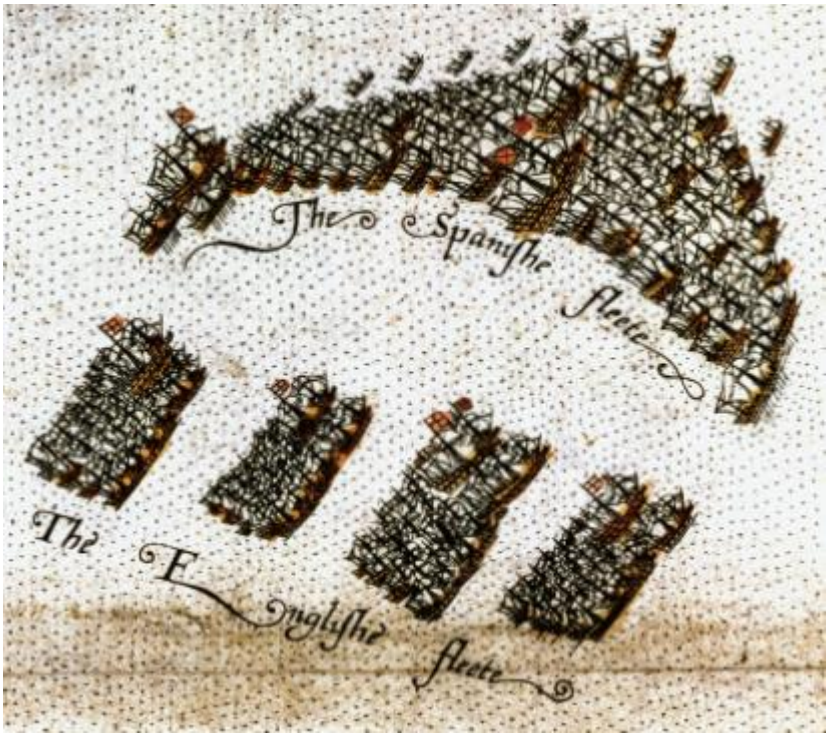
tentativa de aproximarse, dejando al resto de la flota inglesa sumida en el desorden. El lord almirante y otros tres barcos, sin la linterna de popa de Drake, quedan peligrosamente cerca de la retaguardia de la Armada. Detalle de un grabado coloreado a mano por Augustine Ryther, de una carta de navegación realizada por Robert Adams en 1590.



44. Un «billete» enviado por Juan Martínez de Recalde el lunes 1 de agosto de 1588 al duque de Medina Sidonia, en el que informa de sus esfuerzos por reparar los daños infligidos a su navío por el fuego de artillería inglesa el día anterior. El secretario del duque escribió una breve respuesta en el margen izquierdo, en principio procedente de Medina Sidonia, que terminaba diciendo: «Viniendo los

enemigos tan cerca».

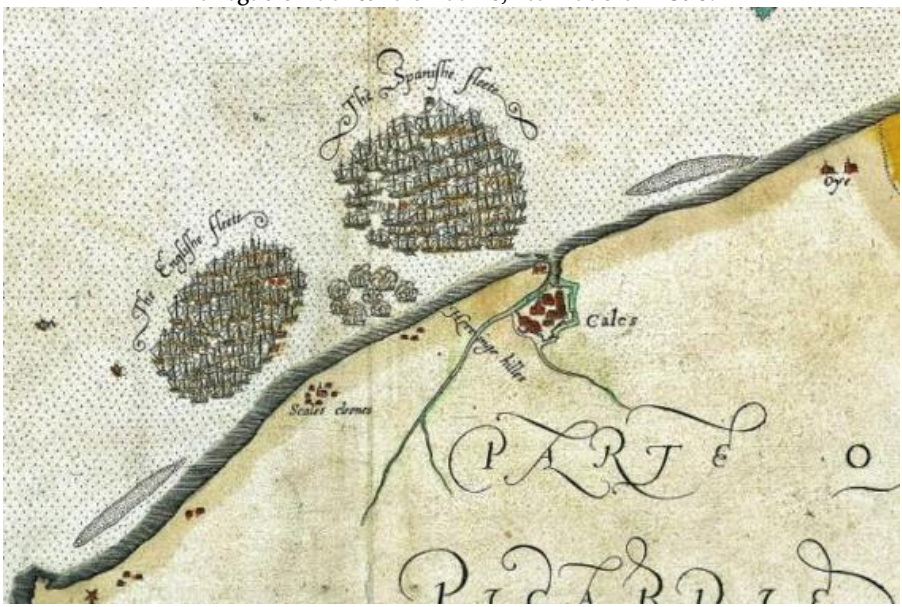
45. La batalla frente a la costa de Portland Bill, 2 de agosto. Frobisher y otros barcos ingleses han quedado apartados cerca de Portland Bill y están siendo atacados por galeazas. Entretanto, los buques de guerra ingleses, disparando hacia adelante, atacan la línea protectora de los apagafuegos de la Armada. Un pequeño grupo de barcos ingleses ataca el flanco de la Armada que da al mar. Detalle de un grabado coloreado a mano por Augustine Ryther, de una carta de navegación realizada por Robert Adams en 1590.



46. Las dos flotas continúan Canal arriba, la flota inglesa navega ahora en formación de cuatro escuadrones, conservando su munición, pero preparada para un ataque más coordinado. La Armada mantiene su formación de medialuna, con dos galeazas protegiendo cada ala. El barco grande con una bandera situado a la izquierda es el San Juan de Recalde. Detalle de un grabado coloreado a mano por Augustine Ryther, de una carta de navegación realizada por Robert Adams en 1590.

47. La situación el día 6 de agosto. La Armada está fondeada junto a Calais, con la

flota inglesa a barlovento. El escuadrón de los mares estrechos de Seymour está levando anclas en los Downs para unirse al asalto final, que precipitará un ataque con brulotes. Grabado coloreado a mano por Augustine Ryther de una carta navegación de Robert Adams, realizado en 1590.



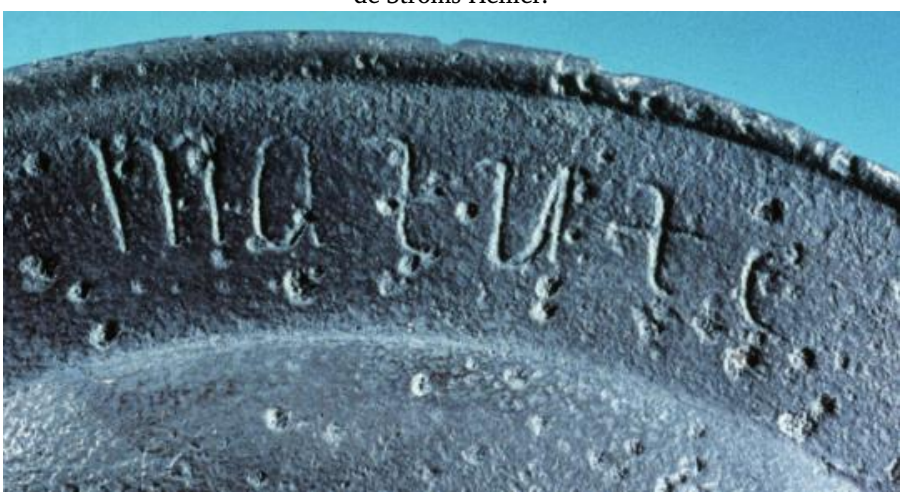
48. Ocho brulotes atacan la Armada frente a Calais. Véanse los navíos a remos esperando para interceptarlos.

49. La galeaza San Lorenzo, tras haber perdido el timón en una colisión, encalla en un banco de arena a la entrada del puerto de Calais. Mientras los otros escuadrones ingleses entablaban batalla con la dispersa Armada, Howard mandó una pequeña embarcación a atacar al San Lorenzo. Aunque fue capturado y su tripulación huyó, los cañones de Calais consiguieron finalmente espantar a los ingleses.

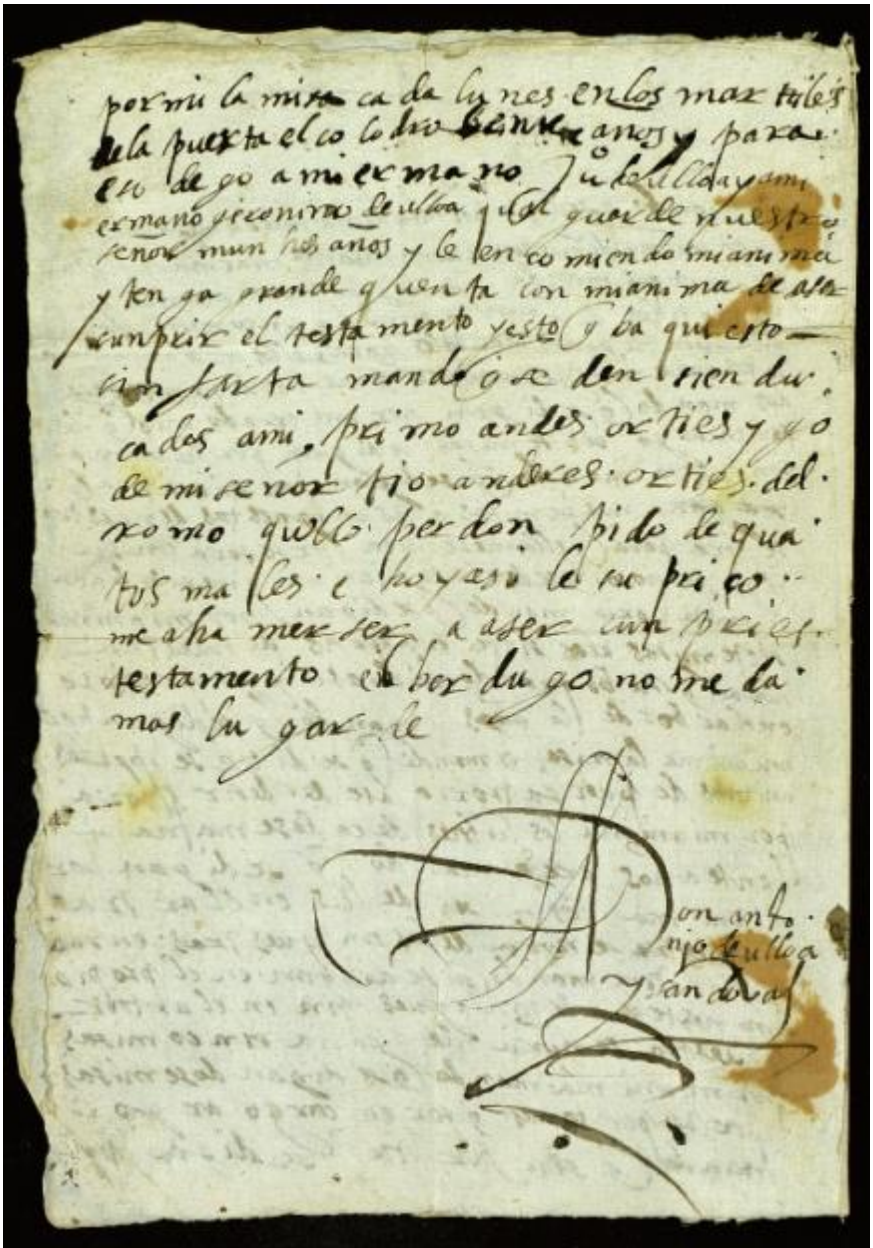
50. Medalla de celebración de la dispersión de la Armada, derrotada por los vientos adversos. Anverso: la batalla final. Leyenda: *FLAVIT YHWH* [en hebreo] *ET DISSIPATI SUNT* 1588 («Dios sopló y se dispersaron »). Reverso: iglesia sobre una isla rocosa en medio de violentas olas, con el escudo del príncipe Mauricio de Nassau abajo. Leyenda: ALLIDOR NON LAEDOR («Me asaltan, pero no me lastiman»).

51. Arqueólogo con un casco español y un plato de peltre en un cubo de cobre, encontrado entre el lugar del naufragio y la costa (del Trinidad Valencera).

52. La esquina sureste de isla de Fair, en las Shetland. La flecha indica la ensenada de Stroms Hellier.



53. Plato de peltre con la inscripción «Matute». El capitán Francisco Ruiz Matute y su hermano navegaban a bordo del Santa María de la Rosa.

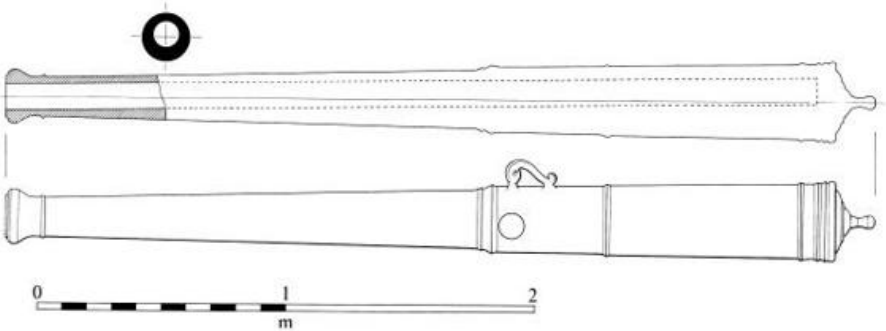


54. Últimas voluntades y testamento de don Antonio de Ulloa y Sandoval, de Córdoba, escritas de su puño y letra mientras el verdugo esperaba impaciente para despacharlo («el verdugo no me da más lugar de…»).

55. Detalle de un mapa de la época que representa los tres naufragios de Streedagh, en el que se señala que el propio Burghley lo respaldó: «De sir R. Bingham, 20 de abril de 1589».

56. El puerto natural resguardado de Tobermory, en la isla de Mull, Escocia, donde se hundió el San Juan de Sicilia (punto señalado con una flecha).

57. Detalle de la carta náutica de Ryther, donde se muestran dos barcos de la Armada que naufragaron en la costa de Noruega.



58. Boca de cañón rota del Gran Grifón, donde se aprecia que el calibre está desviado.

59. Cañón del Juliana con signos de haber sufrido un reventón.

60. Lo que queda del estandarte del San Mateo. Sus captores flamencos lo dieron en ofrenda a la iglesia de San Pedro, en Leiden, donde se colgó del techo como trofeo. Era tan largo que la parte de abajo quedaba enrollada sobre el suelo y se pudrió.

61. Autorretrato de don Diego Pimentel. Pimentel esbozó este dibujo escapista en la pared de la celda donde estuvo prisionero en el castillo de Medemblik (Holanda) en 1589, tras la rendición de su galeón, el San Mateo.

62. Isabel: el retrato de la Armada. Isabel ejerció un estrecho control sobre su imagen, y esta —pintada por un artista anónimo poco después del desastre de la Armada— habría seguido un «patrón» previamente aprobado por ella. Esto explica por qué su imagen es casi idéntica en las otras dos versiones de este retrato que han sobrevivido: una de ellas se encuentra, claramente recortada, en la Galería Nacional de Retratos; la otra fue adquirida en 2016 por el National Maritime Museum a los descendientes de sir Francis Drake. Este mide 104 centímetros de alto por 132 centímetros de ancho.

63. Cada año, en septiembre, se celebra una ceremonia conmemorativa en la playa de Streedagh, en recuerdo de los mil cien muertos del Juliana, el Lavia y el Santa María de Visón.

64. La supervivencia de materiales orgánicos en el Trinidad Valencera, en concreto de objetos de la vida diaria, nos ha permitido captar algunos detalles de la vida a bordo, poniéndonos en contacto directo con las personas que formaron parte de la Armada. Estas muestras (arriba) corresponden a un cuenco de madera y un salero; y (debajo, a la izquierda) un fuelle, un cepillo de mano hecho de juncos, bajo el que se muestra un fragmento de alfombra de esparto, y un pequeño telar, utilizado para tejer, probablemente, protecciones para las cuerdas.

65. La gente de a pie usaba para comer cacharros de cerámica. A la mayoría de «los otros rangos» de la Armada se les entregaban piezas de loza fabricadas en grandes cantidades. Cada hombre recibía un juego de cuatro piezas —jarra de un cuarto, plato, escudilla y cuenco—. La jarra esmaltada en verde que vemos aquí fue fabricada en Lisboa; el plato procede de Sevilla, de un tipo que se producía en grandes cantidades para las flotas que partían anualmente para las Indias. Los integrantes de un estamento superior a menudo podían aspirar a utensilios de peltre, de los cuales se muestran aquí algunos ejemplares.

Notas

1. Parker, «Anatomy», 320-321. Don Alonso de Leyva a Juan Martínez de Recalde, 12 de agosto de 1588.
2. Laughton, I, 358-361, Hawkins a Walsingham, 31 de julio 1588 EA.
3. Laughton, II, 59-61 y 97-100, Howard y Drake a Walsingham, 8 y 10 de agosto de 1588 EA.
4. KML, *CG: C* 9/146-7v, instrucciones de Medina Sidonia a Juan de Escandón, escribano de raciones en la nave San Bartolomé, 29 de junio de 1587.
5. Keegan, *The Face of Battle*, 303; Parshall y Tully, *Shattered Sword,* 71; *BMO*, IV/1, p. xix.
1. Canestrini y Desjardins, *Négociations,* IV, 737, embajador toscano Cavriana a Vinta, París, posdata con fecha de 22 de noviembre de 1587.
1. *«Exsurge domine et iudica causam tuam»* se corresponde con el texto del Salmo 74.
2. *BMO*, IV/2, 225–6, «Relación de la forma en que se entregó el estandarte real», 25 de abril de 1588; AGS, *CS* 2a/284/43-44. El pliego de asiento de Leyva menciona «armas doradas con todas sus piezas» suministradas por el rey y cargadas al sueldo de don Alonso de 500 ducados al mes.
3. Burghley escribió esas palabras en su ejemplar anotado de *La felicíssima Armada*, BL 192.f.17 (i). Es posible que encontrara esta difamación en *Apologie* de Guillermo de Orange, 1581 (Duke, «William of Orange», 29), pero también había leído los interrogatorios de varios prisioneros de la Armada que afirmaban que Ascoli era «el hijo bastardo del rey de España».
4. Huerga, «La vida», 60, conde de Olivares, embajador español en Roma, a Alberto, 1584; Bouza, *Cartas,* 75, Felipe a sus hijas, 5 de marzo de 1582.
5. *BMO,* IV/1, 41 y 126, don Francisco de Melo a Felipe, y Felipe a Medina Sidonia, 20 y 28 de febrero de 1588; Gracia Rivas, *Los tercios,* 151, patente de Medina Sidonia, 19 de abril de 1588. Al parecer, Pedro Luis de Andrade reunió una segunda compañía de moriscos: *BMO,* IV/2, 117, Felipe a Medina Sidonia, 5 de abril de1588.
6. *BMO*, IV/4, 229, «Relación» de Alonso Vanegas, a bordo del buque insignia; TNA, *SP* 12/218/23-25, lista de prisioneros del San Pedro Mayor, noviembre de 1588 («tres más muertos tras desembarcar, de los cuales uno era negro»); *BMO,* IV/4, 210, relación de la explosión del Santa Ana, octubre de 1588 («un negro del general», de modo que probablemente era el esclavo africano mencionado en el testamento de Oquendo: Tellechea Idígoras, *Otra cara,* 545-546).
7. *BMO,* IV/1, 291-292 y IV/2, 87-88, Medina Sidonia a Felipe, 23 de marzo y 2 de abril de 1588; *ibidem*, 151, respuesta de Felipe, 11 de abril de 1588.
8. AGS, *CMC* 2a/31, unfol., Antolínez al contador Lucas de la Cruz, Bruselas, 4 de febrero de 1595, hológrafo, sobre el servicio de los veintiún hombres de su anterior compañía que tomaron parte en el motín de La Chapelle.
9. AGS, *GyM* 81/422, hoja de servicio de Matute, 1567-1576; AGS, *CMC* 2a/29 y 31, acuerdo con los amotinados de La Chapelle, 10 de julio de 1596, cuando Blanco, alias Ortega, tenía treinta y cuatro años.
10. *BMO* IV/2, 239, Medina Sidonia a Felipe, 29 de abril de 1588 (cuatro días después del desfile); AGS, *CMC* 2a/772, «Libro tercero de quentas», informe del San Francisco, unfol., distribución de «pólvora, cuerda y plomo» a la infantería el 13 de junio de 1588.
11. TNA, *SP* 63/137/99, interrogatorio a Baltasar López del Árbol, sargento mayor del tercio de Nápoles, Drogheda, 13 de octubre de 1588, respuesta a la pregunta 4.
12. Martin, *Spanish Armada Prisoners,* 25. Varios de los que fueron interrogados dijeron que había dos baúles de vasijas de plata que pertenecían a don Pedro y a

Medina Sidonia. Otro mencionó «gran cantidad de avituallamiento para el duque de Medina». Alonso Vanegas, del San Martín, también dijo que algunas de las posesiones del duque iban a bordo del Rosario.

13. AGS, *GyM* 216, unfol., leva de seis compañías reclutadas en julio y agosto de 1587 (damos las gracias a Tony Thompson por esta información); Vermeir, «The Ransoming of Prisoners», 60-61 (se restaron dos años de las edades de los prisioneros en enero de 1590); ABB, *VC*, nr 1214, «Lista»; AGS, *CMC* 2a/29, 31 y 47, «Fenescimientos de cuentas» con 52 veteranos de la Armada entre los amotinados de La Chapelle y 81 entre los de St. Pol.

14. AGS, *CMC* 2a/29, 31 y 47, «Fenescimientos de cuentas» con 52 veteranos de la Armada entre los amotinados de La Chapelle y 81 entre los de St. Pol.

15. *BMO*, IV/1, LX; «Hermano Perico», una balada popular española de 1588, citada en Jerez-Gómez, «Elizabeth I», 151-152.

16. Tellechea Idígoras, *Otra cara,* 397 (cifras totales), 409 (viudas y huérfanos), y 411-492 (lista de los muertos de Guipúzcoa, con detalles sobre cómo y dónde murieron); García de Palacio*, Instrucción*, ff. 119v-120.

17. Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 425 (los hermanos Iriarte) y 481 (Villafranca: cada uno de ellos dejó un hijo ilegítimo para llorar su ausencia).

18. ABB, *VC* 1214, lista de Carlos Longin, enero de 1590 (teniendo en cuenta que los ingleses ya habían liberado a numerosos marineros prisioneros de Francia, Italia, los Países Bajos y Portugal). Véase también KML, *MSP: CC* 8/1-170, lista de la tripulación a bordo de once urcas bálticas embargadas en julio de 1587. Se unirían más adelante a la escuadra de Andalucía.

19. HSA 7/I/15 y 16, Santa Cruz a Medina Sidonia, 24 de enero de 1582, enviado a Felipe el 8 de febrero, con su comentario iracundo en un billete a Mateo Vázquez el día 16; HSA 5/III/9, Vázquez a Santa Cruz, 18 de febrero de 1582, minuta.

20. AGI, *IG* 740/223, consulta del Consejo de Indias, 8 de febrero de 1584.

21. *BMO*, II, 473-474 y III/3, 1932-1933, Recalde a Felipe, 13 de diciembre de 1586 y 13 de febrero de 1588; *ibidem,* IV/1, 227, Medina Sidonia a Felipe, 12 de marzo de 1588.

22. No puede haber dudas sobre el informe personal: véase *BMO*, III/1, 427-428, Íñigo de Aranza, representante de Guipúzcoa en la corte, a la Diputación, 26 de mayo de 1587; *ibidem,* III/2, 684-685, Oquendo a la Diputación, 8 de julio de 1588. Tellechea Idígoras, *Otra cara,* publicó ambos documentos con los destinatarios correctos (254-256), y también el testamento de Oquendo (533-572).

23. Para saber más sobre el ataque fallido de Valdés y sus consecuencias, véase Fernández Duro, *La conquista,* 11-17.

24. *BMO*, IV/2, 310-311, Felipe a don Jorge Manrique, 9 de mayo de 1588, en respuesta a su queja de que Flores y su flota llegaron «sin anclas ni lastre» y con escasa agua potable, probablemente por su marcha precipitada.

25. Parker, «Anatomy», 322 y 340, n. 48, afirma que Leyva se refería al poema de fray Luis de León, «A la salida de la cárcel»; Tellechea Idígoras, *Otra cara,* 533-572, el testamento de Oquendo. De los otros generales de la escuadra, solo hemos localizado el testamento de Diego Flores, y no se menciona ningún libro.

26. *BMO*, IV/1, Fuentes a Idiáquez y Moura, 16 de febrero de 1588; *BMO*, IV/2, 592, Medina Sidonia a Felipe, 28 de junio de 1588.

27. Phillips, *The Struggle,* 29 n. 5, Cristóbal de Eraso a Juan Delgado, secretario de Estado para la Guerra, 27 de septiembre de 1581; *BMO*, IV/1, 59-60, denuncia de Flores a Felipe, 21 de febrero de 1588, anónima, pero sin duda de un oficial de la expedición al Estrecho de Magallanes. Philips, *ibidem,* 46, afirma que Pedro de Sarmiento también acusó a Flores de «cobardía, falta de honestidad, dejación de

funciones [y] avaricia» durante la operación.
28. AGI, *IG* 740/223, consulta del Consejo de Indias, 8 de febrero de 1584 (Gómez se había enfrentado con Diego Flores, quien le arrebató el mando de su barco en 1574, pero recurrió con éxito: AGI, *Justicia* 1167 N. 6 R. 3); *FBD*, 341-342 (Acuña en 1561-1562); AHN, *OM Santiago* 5930, pruebas, unfol., testimonio de los licenciados Masa y Cortés (los inquisidores habían citado y multado a Oquendo en 1579 por intentar sobornar a un testigo en un caso contra su cuñado).
29. AHN, *OM Santiago* 8435, las «pruebas» de Valdés empezaron en abril de 1565 y terminaron en marzo de 1566, información anotada en Gijón, el 21 de mayo de 1565. En su defensa, otros testigos aseguraron que en Asturias «todo el mundo» compraba y vendía mercancía, y tenía sacerdotes fornicadores entre sus ancestros «sin que persona alguna pensara que eso les impedía ser caballeros».
30. Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 299-301 (orden real concediendo a Oquendo el derecho a llevar armas, 6 de febrero de 1562) y 89-130; AHN, *OM Santiago* 5930, las «pruebas» de Oquendo empezaron en octubre de 1582 y terminaron en diciembre de 1584, unfol.; se incluía el testimonio de García de Arce («los que le tienen mala voluntad, que son muchos en esta villa») y un memorial de Oquendo, 19 de octubre de 1583 («mis enemigos [me] han hecho guerra en mi ausencia»).
31. AHN, *OM Santiago* 4715, las pruebas de Luzón empezaron en enero de 1597 y terminaron en julio de 1598, otro legajo enorme por las «tachas» contra don Alonso, y los documentos referentes a la petición de echar atrás el título de caballero de su padre, don Francisco: por tanto, a pesar de «auer seruido mucho al Rey y sido su maestre de campo y auer pedido áuito mucho tiempo a su Magestad, no se le a dado» a don Alonso por su supuesto ancestro judío, y porque un «vando contrario suyo, an querido poner mácula en su linpieza, así por las enemistades que con ellos tenían» (testimonio de Juan Aldrete, 20 de febrero de 1597, ff. 1, 7).
32. AHN, *OM Santiago* 9232 (Zúñiga) no está muy claro, pero la claridad emerge de AHN, *AEESS* 11/36, Felipe al duque de Sessa, 15 de junio de 1592, pidiendo una dispensa para que el sobrino de Zúñiga, el futuro conde duque de Olivares, pudiera ser caballero a pesar de la «tacha». Aunque no hemos podido encontrar las pruebas de Ascoli, las de su hijo en 1631 ocupan varios cientos de folios porque doña Eufrasia de Guzmán era descendiente del «obispo Pablo, un judío» (AHN, *OM Santiago* 4428).
33. ASF, *MdP* 3254, unfol., «Avviso» de Madrid, 26 de abril de 1581; HSA, *Altamira* 7/II/32-34, conde de Barajas a Felipe, y las sentencias sobre Ascoli, Enríquez y otros, 3, 10 y 17 de septiembre de 1587; ASF, *MdP* 4918/163-5, Vincenzo Alemanni al gran duque, 19 de septiembre de 1587.
34. BAV, *UL* 1115/178-9, «Avviso» fechado el 6 de febrero de 1588, indica que Felipe dio su aprobación a la petición de Ascoli para que pusiera fin a su exilio para que pudiera unirse a la Armada; *BMO*, IV/2, 34, Felipe a Medina Sidonia, 28 de marzo de 1588.
35. ASP, *CF* 150, unfol., Juan del Monte Pichardo al cardenal Farnese, 7 de marzo de 1587, sobre la decisión de meter en prisión al marqués en el castillo de Turégano.
36. BZ, 152/41, Leyva a Medina Sidonia, Barcelona, 22 de enero de 1582, copia (el duque se había casado con la hija de la princesa de Éboli, de quien se sospechaba que tenía una aventura con el secretario de Estado Antonio Pérez; Leyva pedía al duque que le ayudara a recuperar la confianza de Felipe); *BMO*, III/3, 506-507, Felipe a Antonio de Guevara, 9 de junio de 1587; *BMO*, IV/2, 204-205, patente real de Felipe a Leyva, 22 de abril de 1588.
37. *BMO*, III/3, 1406-1407, Santa Cruz a Felipe, 14 de noviembre de 1587 (el rey dio su aprobación el día 24: *ibidem,* 1449-1450). Nuestra interpretación de este

documento difiere de la de Kelly, *Captain Francisco,* 114.
38. HHStA, *Staatenabteilung Spanien: Diplomatische Korrespondenz,* Karton 11/375-6v, lista de «aventureros» a bordo de la Armada con fecha de 10 de mayo de 1588 enviada al emperador por el embajador Khevenhüller, reproducida en Parker, «Lope de Vega».
39. *BMO*, IV/1, 243-245, «Relación de la visita», 19 de marzo de 1588; *ibidem*, 251, Oquendo a Felipe, 19 de marzo de 1588.
40. *La felicíssima Armada,* Lisboa, 9 de mayo de 1588 (impresa en *BMO*, IV/2, 298-308); BZ, 143/77, Felipe a Mateo Vázquez, y decreto, 3 de junio de 1588. Cuando llegaron a El Escorial descripciones detalladas de la potencia que tenía la Armada en La Coruña, Felipe se negó a compartirlas con sus ministros en Madrid porque temía que «alguien las imprimirá, como las demás»: *BMO*, IV/3, 172, Idiáquez a Felipe y decreto, 16 de julio de 1588.
41. Estas cifras se derivan de los documentos de *BMO*, pero los totales más altos incluyen barcos que no aparecen ahí, pero de los que hay pruebas documentales de que se unieron a la Armada en el último momento: tres pataches de Castro Urdiales y el San Bautista de la Esperanza, también de Castro Urdiales, una nave de la escuadra de Levante. No hemos encontrado cifras de los soldados o marineros que iban a bordo de estas cuatro naves.
42. IVdeDJ, 53/5/15, Felipe a Vázquez, 27 de enero de 1576; Maura, 38, Felipe a Medina Sidonia, 29 de octubre de 1578. Véase también TNA, *SP* 70/143/29, sir John Smythe a Walsingham, Madrid, 5 de febrero de 1577, informando de una conversación en la que el secretario de Estado Zayas le dijo: «Al tener el rey infinitos asuntos de suma importancia, *no podía recordar bien las particularidades de las cosas que se le entregaban de palabra*» (la cursiva es nuestra).
43. *Co.Do.In.*, XXXV, 61, Felipe a Alba, 2 de agosto de 1580, posdata hológrafa; *BMO*, IV/3, 256, Felipe a don Bernardino de Mendoza, 28 de julio de 1588 (la cursiva es nuestra).
44. TNA, *SP* 70/136/38, sir Henry Cobham a Burghley, Madrid, 14 de noviembre de 1575; ASVe *SDS* 20/68-72, Lippomano a Venice, 14 de abril de 1587 (resumen parcial en *CSPV*, VIII, 266).
45. IVdeDJ, 61/130, Felipe a Pedro de Hoyo, abril de 1567; IVdeDJ, 51/162, 180 y 181, Vázquez a Felipe y respuesta, 11 de abril y 15 de octubre de 1578, y 26 de enero de 1581.
46. IVdeDJ, 53/3/56 y 144/36, Vázquez a Felipe y respuesta, 13 de mayo y 11 de diciembre de 1574.
47. *BMO,* III/2, 1006-7: 1006, Felipe a Parma, 4 de septiembre de 1587 (compárese Naish, «Documents», 7-11, garantías reales a Santa Cruz, 14 de septiembre de 1587, citado en el capítulo 8 de este libro); *BMO*, IV/1, 172-3:173, el mismo al mismo, 6 de marzo de 1588; *ibidem*, 275, Felipe a Medina Sidonia, 21 de marzo de 1588.
48. Rizzacasa, Predittioni, sig. D1; RAH ms. 9-2320/5v, Creswell a Felipe III, 1602 (¿quizá sí tenía el «santo varón» línea directa con el cielo?)
49. Kagan, *Lucrecia's Dreams,* 75-76, sueños del 14 de diciembre de 1587 y el 16 de enero de 1588 (el marqués murió el 9 de febrero); AHN, *Inq* 3712/4, f. 19, sueño del 1 mayo de 1588; Horozco y Covarrubias, *Tratado*, ff. 37-38: el «particular engaño desta donzella que no se nombra». Calderón, «Memoria e imagen», 514-517, da más ejemplos de profecías de desastres durante el invierno de 1587-1588 anotados por el cronista de Lisboa, Pero Roiz Soares.
50. Ribadeneira, *Exhortación* (aunque no está fechada, el autor mandó una copia a Medina Sidonia a mediados de mayo de 1588: *BMO*, IV/2, 395-396); ASV, *LP* 46/121, «Breve instrucción para todos los que huvieren de ganar el Santíssimo

Iubileo»; BAV, *UL*1115/199-206, «Avviso» de 28 de mayo y 25 de junio de 1588 (sobre las procesiones y la familia real en oración).
51. ASF, *MdP* 4919/88, Alemanni a Toscana, 6 de febrero de 1588. Véase el parecer similar de los embajadores de Lucca (ASL, *Anziani*, 644, Compagni a la República, 26 de junio de 1588) y Ferrara (ASMo, *AS* 15, unfol., Ripa a Ferrara, 5 de marzo, 30 de abril, 25 de junio y 23 de julio de 1588).
52. *BMO*, IV/2, 430-432, órdenes generales de Medina Sidonia, 21 de mayo de 1588 (TNA, *SP* 12/210/19-23 es una copia original, firmada por Medina Sidonia y respaldada por lord Burghley, probablemente capturado en el Rosario; *CSPSp*, IV, 290-294, imprime una traducción parcial al inglés, pero sin fecha); von Klarwill, *Fugger-Zeitungen*, I, 117, Madrid, 18 de mayo de 1588 (noticias enviadas desde Lisboa); *BMO*, IV/2, 181, memorando del confesor de Medina Sidonia, 17 de abril de 1588 (absolución anticipada).
53. *BMO,* IV/2, 395-396, Ribadeneira a Ana Fé lix de Guzmá n, Madrid, h. 15 de mayo de 1588; *ibidem,* 338-389, Medina Sidonia a Felipe, 14 de mayo de 1588, Lisboa.
54. *BMO*, IV/3, 71 y 123-124, Recalde a Martín de Idiáquez, 6 y 11 de julio de 1588; Génard, «Index», *Antwerpsch Archievenblad*, I, 332, y III, 140, entradas del 25 de febrero y del 2 de marzo de 1577; *BMO*, II, 473-474, Recalde a Felipe, 13 de diciembre de 1586.
55. Último testamento de Flores, 6 de enero de 1595 <https://investigadoresrb.patrimonionacional.es/node/8323>; *BMO*, III/3, 1643, y IV/1, 251, Oquendo a Felipe, 2 de enero y 19 de marzo de 1588.
56. *BMO*, III/2, 648–9, Leyva a Felipe, 3 de julio de 1587; IV/2, 261, Leyva a Idiáquez, 7 de Mayo de 1588.
57. Mattingly, *The Defeat,* 223, citando una carta de Muzio Buongiovanni, recaudador papal en Lisboa, al cardenal Montalto. Mattingly suponía que «el más alto oficial y el de más experiencia» citado era Recalde; pero nosotros pensamos que Bertendona es la fuente más probable por unas afirmaciones similares (capítulo 8). Mattingly no daba fecha ni número de la carta, y no la hemos encontrado entre la correspondencia de Buongiovanni en ASV, *NS* 36/404-469. Tampoco la encontró Tellechea Idígoras, quien publicó el resto de las cartas del recaudador en *La Invencible,* 99-108.
58. *BMO*, IV/3, 307-10, «Relación» de un jesuita anónimo portugués; *BMO*, IV/2, 338, Medina Sidonia a Felipe, y 384-385, «Relación» de alguien a bordo del Annunciata, ambas fechadas el 14 de mayo de 1588.
59. *BMO*, IV/2, 450-451, Medina Sidonia a Felipe, 28 de mayo de 1588; Canestrini y Desjardins, *Négociations,* IV, 737, embajador de Toscana, Cavriana a Vinta, París, posdata fechada el 22 de noviembre de 1587.
1. Feltham, *A Brief Character of the Low Countries* (escrito en la década de 1620), 1, 5.
2. *Nueva Co.Do.In.*, V, 368, don Luis de Requesens a Felipe, 6 de octubre de 1574; IVdeDJ, 53/3/87 y 77, Felipe a Mateo Vázquez, 4 y 18 de julio de 1574. Véanse afirmaciones similares en el capítulo 1.
3. TNA, *SP* 77/2/201-203, Robert Spencer a Burghley, 15 de marzo de 1588. Sobre su aprendizaje en la corte española (que incluía clases de alemán), véase Rodríguez-Salgado, «Kinship», 61-67.
4. Bianchi, «Una riserva», 332-333, instrucciones a Amadeo de su hermano, el duque Charles Emmanuel, yerno de Felipe II, septiembre de 1587; BAV, *VL* 7750/7, «Advertimientos» de Idiáquez a su hijo, 13 de febrero de 1587.
5. Lincolnshire Archives, Lincoln, *Ancaster Muniments,* X, fo. 1, Lord Willoughby a

(?) Cristóbal de Mondragón, junio de 1586.
6. Lodge, *Illustrations*, II, 400, Burghley al conde de Shrewsbury, 27 de mayo de 1589 EA. El «rey francés» era Enrique III; el «rey de los escoceses» era Jacobo VI.
7. *CSPF 1581-1582,* 346 y 406, Thomas Stokes a Walsingham, 22 de octubre de 1581 y 28 de enero de 1582.
8. Strada, *De bello Belgico*, II, 325-326.
9. Bertini, «La nazione italiana», 270-271; Biblioteca Nazionale Centrale, Roma, Fondo Gesuitico, ms. 371/96-v, menciona los juegos (damos las gracias a Giampiero Brunelli por esta referencia); Rinaldi, citado por Van der Essen, *Alexandre Farnèse,* V, 295.
10. Gascoigne, *The Complete Works,* II, 599; Evans, *The Works of Sir Roger Williams,* 14 (de su *Art of Warre*, (1590); Brugmans, III, 284-286, Leicester a Burghley, 15 de noviembre de 1587 NS.
11. Moryson, *Itinerary*, I, 47 (fue de visita en 1592). Hendrik de Keyser construyó el magnífico monumento del Nieuwe Kerk de Delft entre 1614 y 1622.
12. AGS, *Estado* 590/22, Parma a Felipe, 28 de febrero de 1586.
13. BNF, ms. *Espagnol* 182/212*,* Parma a (?) don Juan de Zúñiga, 16 de septiembre de 1585; AGS, *SP* 2534/212, Parma a Felipe, 30 de septiembre de 1585*;* AGS, *Estado* 589/120, el mismo al mismo, 31 de diciembre de 1585.
14. *Co.Do.In.*, LXXIII, 323 (Alonso Vázquez, «Los sucesos»); *BMO,* III/1, 231, Parma a Idiáquez, 28 de abril de 1587 («mientras se ha andado en esto [Manrique] se ha dejado soltar palabras y decir cosas que casi me ha hecho salir de mis casillas»). Más detalles sobre esta unidad en O'Donnell, *La fuerza,* 36-39.
15. *BMO*, III/3, 1398, Parma a Felipe, 14 de noviembre de 1587. Según Alonso Vázquez, a este tercio los veteranos pusieron «el nombre del "tercio del Ducaton"», porque «desde que se levantó en España hasta que llegó a los Estados de Flandes no recibieron más dineros ni pagas que un ducaton, que vale diez reales, que les dieron en el Estado de Milán»: *Co.Do.In.*, LXXIII, 324. Sobre el «tercio del Papagayo», véase *ibidem*, 322
16. AGRB, *Audience* 189/153-7, Parma a Felipe, 3 de febrero de 1588, minuta *(«ilz sont diminuez d'ung ters pour le moings de ce qu'ilz estoient auparavant, oultre ung million de malades»)*; BL, *Sloane* ms. 262/81v-2, de «An ephemeris or diarie», escrito por Dale casi con seguridad.
17. Tamalio, «I Gonzaga», 149-150, Ercole Gonzaga al duque de Mantua. Aunque sin fechar, Gonzaga mencionó que el «capitán Moresin llegó quince días atrás» con noticias de Medina Sidonia. Como Moresin llegó el 22 de junio, debió de escribir la carta en torno al 7 de julio de 1588.
18. *Ibidem*, Ercole Gonzaga al duque de Mantua, hacia el 7 de julio de 1588.
19. ASN, *CF* 1722/II, unfol., Queralt a Parma, 17 de julio de 1588, hológrafo.
20. Laughton, I, 213, Winter a Walsingham, 20 de junio de 1588 EA. Winter basaba su estimación en sus recuerdos de la expedición inglesa a Escocia en 1544, en la que había habido 260 buques. Téngase en cuenta que Winter hablaba de tonelaje, el desplazamiento sería aproximadamente un 50 por ciento más.
21. AGS, *CMC* 2a/8, 12, 16, 885, 1077 y 3a/692 y 713, los relatos incompletos del pagador de la Armada de Flandes, Thorivio Martínez, en 1587-1588 (Riaño Lozano, *Los medios navales,* 168-178, citaba algunos extractos, no siempre de forma precisa); BAV, *UL* 1056/304, «Aviso» de Amberes, 18 de junio de 1588; *CSPF*, XXI.4, 511, «Advertisements» del 22 de junio de 1588 EA; Laughton, I, 321-322, Leicester a Walsingham, 26 de julio de 1588 EA, hológrafo.
22. AGS, *CMC* 2a/885, cuenta de Thorivio Martínez, pliego 145 (400 florines pagados a Artus Estamelart); y 2a/1077, unfol. (2.400 florines pagados a Hans Smit

por pintar unas doscientas banderas); TNA, *SP* 101/9/85, «Advertisements» enviados a Burghley en septiembre de 1588; *Co.Do.In.,* LXXIII, 347 (Vázquez, «Los sucesos»); Piot, *Chroniques*, 672 (de una «Vlaemsche Kronyk» anónima compuesta en Dunkerque); Brugmans, *Correspondentie,* III, 284-286, Leicester a Burghley, 5 de noviembre de 1587 EA; BL, *Harleian* ms. 287/86, «Advertisements» de marzoabril de 1588; TNA, *SP* 101/9/80, «1588 occurents» (sin fecha, pero probablemente de junio de 1588); Van Meteren, *Historia*, 178-179; RAZ, *Notulen van de Staten van Zeeland 1588*, cartas al conde Mauricio de Nassau y a la reina Isabel, 13 de julio de 1588 NS.
23. ASN, *CF* 2125/I, «Registro di contabilità, 1588»; Van der Essen, «De auteur».
24. AGRB, *SEG* 11/54v, orden de pagar 600 escudos de los salarios de los jesuitas, 17 de agosto de 1588; Van Meteren, *Belgische ofte Nederlandsche historie,* f. 287v.
25. TNA, *SP* 77/4/231-233, Dale a Isabel, 12 de julio de 1588 EA; BL, *Sloane Ms* 262/67v, del «Ephemeris or diarie» (escrito por Dale, casi con seguridad); Bertini, *Militari italiani*, 239-242, instrucciones de Parma al conde Niccolò Cesi, camino de Roma, agosto de 1588.
26. *BMO*, IV/2, 105-106, Felipe a Parma, 5 de abril de 1588, escribió en un borrador: «Estamos en 3 de abril», pero «por un día o dos o tres esperemos» antes de enviarlo.
27. Ejemplos de Soen, «Reconquista», 21. Argumenta Soens, con motivo, que la exigencia de Parma de que los magistrados de Gante «se humillaran» a sí mismos demostraba que quería repetir el castigo que había impuesto a la ciudad su abuelo Carlos V en 1540 tras una rebelión, 113-114.
28. *BMO*, III/3, Felipe a Olivares, 7 de febrero de 1588; *BMO*, IV/2, 1056, Felipe a Parma, 5 de abril de 1588; AGRB, *SEG* 11 ff. 2 (Westmoreland, 7 de agosto de 1588) y 9 (arzobispo MacShamhradháin, 3 de mayo de 1588). BRB, ms. II.1155/214 (Rinaldi) y Bianchi, «Una riserva», 332-333, enumeraban a otros católicos ilustres que fueron a unirse a Parma para la invasión.
29. *BMO*, II, 254-255, Felipe a Parma, 18 de julio de 1586, minuta; Japikse, V, 541-544 (explicación de lord Buckhurst a los Estados Generales, 14 de abril) y 580-584 (sobre el plan de paz danés, 26 de mayo de 1587); *CSPF*, XXI.3, 83, carta de Buckhurst a los pueblos de las Provincias Unidas, mayo de 1587; Brugmans, *Correspondentie*, II, 236-241, Buckhurst a Isabel, 10 de mayo de 1587; y *BMO*, III/1, 413, Federico de Dinamarca a Parma, 14 de mayo de 1587 EA.
30. Cadoppi, «Un “macello di huomini da bene”», 163, Livio Podocattaro a Ferrara, Brujas, 29 de julio de 1588.
1. *HMC 7th Report, Appendix Part V*, 45, Consejo Privado a los Lords Lieutenant de cada contado de Inglaterra, 27 de junio de 1588 EA.
2. *Ibidem*, 48-49, el mismo a los mismos, 23 de julio de 1588 EA.
3. Raleigh, *The Historie,* 101, 105 (Libro V, capítulo 1, sección ix)
4. Laughton, I, 83-86 y 201, Howard a Walsingham, 29 de febrero y 14 de junio de 1588 (ambas fechas EA); Rodger, *The Safeguard,* 327.
5. Hildred, *Weapons of Warre,* 856-861, 883-885; Knighton y Loades, *The Anthony Roll*, 42-43.
6. *CSPV*, II, 105, Antonio Bavarin a la compañía de Pesaro, Londres, 4 de julio de 1513.
7. TNA, *SP* 11/6/16 y 17, «Memoria», agosto-septiembre de 1555.
8. TNA, *SP* 11/10/1, orden del Consejo Privado, 6 de enero de 1557 (impreso en parte en Oppenheim, *History of the Administration*, 112); TNA, *SP* 11/10/2, orden de inactividad de Felipe y María al lord tesorero, 10 de enero de 1557.
9. TNA, *SP* 12/2/107, lista sin título de los barcos de la reina, incluyendo la súplica quejumbrosa sobre la «continuidad», 20 de febrero de 1559 (aunque sin firmar, una

información tan detallada solo puede provenir de los principales oficiales de la Marina); TNA, *SP* 12/3/131-135 «A boke for see causes», 24 de marzo de 1559. Hattendorf, *British naval documents*, 62-70, imprimió parte de este importante documento; Glasgow, «Maturing», 12-14 y 23-24, y Redding, «English naval expansion», 647-648, lo discutieron junto con otros documentos al respecto preparados en la misma época.

10. Oppenheim, *History of the Administration*, 122, citando el *Commonplace Book* de Robert Commaundre, un clérigo de Chester; Nichols, *Diary of Henry Machyn*, 203 (entrada del 3 de julio de 1559).

11. TNA, *SP* 70/13/225-236, Throckmorton a Isabel, la mayor parte cifrada, y Forbes, *A Full View*, I, 415-418, Throckmorton a Cecil, ambos escritos el 28 de abril de 1560. Throckmorton estaba emparentado con Catalina Parr, esposa de Enrique VIII, y sirvió en su casa, donde habría conocido a la princesa Isabel. La reina María encarceló a ambos en la Torre de Londres.

12. TNA, *SP* 12/15/4-5, ordenanza «para la oficina de nuestro Almirantazgo y asuntos navales», sin fecha, pero archivado con cartas y documentos 1560 sin fechar (impreso en su mayor parte en *MM*, XIII (1927), 48-50.

13. Corbett, *Fighting Instructions*, 42, y *Signals and Instructions*, 364-371, órdenes de Winter de seguir en el mar en los barcos de su majestad la reina, 31 de marzo de 1558; TNA, *SP* 12/3/136-142, «Informe y estado de los oficiales de artillería» presentado por Winter a la reina el 24 de marzo de 1559; Parker, «The Dreadnought revolution», 287 (artillería que llevaban, en 1596, los barcos de la reina que habían luchado en 1588, añadiendo el Revenge, que se perdió en 1591).

14. Hunt, manuscrito Ellesmere 6206B/15v-16, «Los nombres de los barcos de su majestad, con el número de hombres y muebles necesarios para su puesta en marcha», 1574; BL, manuscrito adicional 69,892/5, «Una nota», 24 de mayo de 1574.

15. Kemp, *The Papers*, I, 40, Fisher al Comité de los Siete, mayo de 1904.

16. Laughton, I, 34-37, «The bargain of John Hawkyns», 1579; Adams, «New light», 107-111, lista de barcos para ser «construidos de nuevas» entre 1584 y 1599.

17. McElvogue, «The hull», 98-99. Knighton y Fontana, «More documents», y Knighton, «Overgunning», presentan pruebas de los planes para mejorar la capacidad del Mary Rose y de otros dos barcos para disparar sus grandes cañones hacia delante.

18. Raleigh, *Works*, II, 78.

19. Rodger, *Safeguard*, 331-332.

20. Corbett, *Papers*, 207-210, Winter a Burghley, 8 de abril de 1585 EA; *ibidem,* 224-231, declaración de Pett y Baker, 12 de octubre de 1587 EA; *ibid.,* 242-247, artículos de descubrimiento, 1587 (anónimo, pero probablemente de George Fenner).

21. Laughton, I, 79-80, Howard a Burghley, 21 de febrero de 1588; 199-202, Howard a Walsingham, 14 de junio de 1588 (ambas fechas EA).

22. Rodger, *Safeguard*, 332.

23. TNA, *SP* 12/215/77, Seymour a Walsingham, 23 de agosto de 1588 (nuestra interpretación difiere ligeramente de la de Laughton, II, 145-146); TNA, *PROB* 11/87/268, testamento de Hawkins, 3 de marzo de 1595 (ambas fechas EA). Sobre la pelea a gritos, véase el capítulo 16.

24. Maclean, *The Life*, 33-34, excepto que Maclean tiene «marinos» en lugar de «marineros»: véase el texto correcto en *Calendar of the Carew Manuscripts*, I, pp. lxxx-lxxxi.

25. Hellowes, *A Booke of the Inuention*, dedicatoria a Howard; Rodger, *Safeguard*,

302, citó la declaración de Drake y señaló que aparecía en un relato hostil con el fin de desacreditarlo.
26. Corbett, *Papers*, 291-299, imprimió la lista (seis de los setenta y seis se llamaban Drake, cuatro se llamaban Winter y otros cuatro se llamaban Raleigh). Las anotaciones en el original (TNA, *SP* 12/186/15) muestran que Burghley se interesó personalmente.
27. Laughton, I, 96-102, Howard a Burghley, 9 de marzo de 1588; *ibidem,* 224, Seymour a Howard, 23 de junio de 1588 (ambas fechas EA).
28. BL Sloane ms. 226/11v y 14v-15, «A breefe and a true discourse of the late honorable voyage» [«Breve y sincero relato del último viaje honorable»] a Cádiz por Roger Marbeck, médico personal de Howard, las cursivas son nuestras.
29. Detalles de Keeler, *Sir Francis Drake's*, 12-16; y Andrews, *Elizabethan Privateering*, 89-94.
30. Maclean, *The Life*, 32-33 (Enrique VIII en el Solent); Nichols, *The Diary*, 203 y 232; Johnson, «Making mathematical practice», 135, citando una carta de la Junta de la Armada de noviembre de 1588, en la que se refiere a los nuevos «barcos, galeazas y *cromsters*» encargados por la Junta: véase el capítulo 18.
31. Nichols, *The Progresses*, I, 354; *ibidem,* III, 56-57 y 117; TNA, *E* 351/2218 y AO1/1684/17, cuentas de Hawkins como tesorero de la Marina, 1582. Para la presencia de Felipe en la botadura del San Felipe en enero de 1582, véase el capítulo 1.
32. Hartley, *Proceedings,* I, 538, discurso de sir Walter Mildmay, *chancellor of the Exchequer* (ministro de Hacienda), ante la Cámara de los Comunes, enero de 1581.
33. Maclean, *The Life*, 31; entradas de la ODNB para las relaciones entre los supervivientes de la campaña de 1545. Corbett, *Papers,* 242-247, «Articles of Discovery», afirmó que Winter tenía «conocimiento de mi señor [Leicester] desde la infancia».
34. Hammer, «Sex and the Virgin Queen», 80-81 (Isabel abofeteando a Mary Shelton en 1574 y a Essex en 1598).
35. Cole, *The Portable Queen*, 38 (y 29-31, sobre las visitas de la reina a Cecil y Leicester); *Co.Do.In.*, XC, 98-101, Guzmán de Silva a Felipe, 10 de julio de 1568; Nichols, *The Progresses,* III, 57 (a la mañana siguiente, la reina envió a los magistrados a Islington, donde arrestaron y encarcelaron a 74 «pícaros mendigos»: Islington ha ido claramente a la baja desde entonces).
36. Parker, «Queen Elizabeth's Instructions», 205-206, instrucciones a Howard, 20 de diciembre de 1587; *APC*, XVI, 221-222, Consejo Privado a Leicester, 5 de agosto de 1588 (ambas fechas EA).
37. BL, *Harleian* ms. 6994/120, Howard a Burghley, «desde Hackney», 13 de abril de 1588, hológrafo (muy corregido: Laughton, I, 150-151, no indica las correcciones); Laughton, I, 159, Howard a Burghley, «desde mi casa en Deptford», 17 de abril de 1588 (ambas fechas EA; la cursiva es nuestra). Observamos aquí un interesante paralelismo con la gestión de la guerra de las Malvinas en 1982 por parte de la primera ministra Margaret Thatcher: por consejo de su predecesor, Harold Macmillan, excluyó a todos los ministros del Tesoro de su gabinete de guerra: Thatcher, *The Downing Street Years*, 188.
38. *HMC 15th Report, Appendix Part V*, 116, instrucciones a Howard, 13 de mayo de 1588 EA; Rodger, *The Safeguard*, 263.
39. *HMC Hatfield House,* VI, 101-102, Thomas Windebank, secretario del sello, a Robert Cecil, 17 de marzo de 1588 EA (dos cartas, con posdatas). El encargo original, firmado al día siguiente, se vendió en Sotheby's en 2011: <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2011/english-literature-history-

childrensbooks-illustrations-l11404/lot.1.html >.
40. Laughton, I, 192-193, Walsingham a Howard, 9 de junio de 1588; *ibidem,* 202-205, respuesta, 15 de junio de 1588; *ibid.,* Howard al Consejo Privado, 22 de junio de 1588, en respuesta a su carta del día 17. Isabel siguió cuestionando las decisiones estratégicas de Howard: véase su carta agraviada a Walsingham del 13 de julio de 1588, *ibid.,* I, 256-258 (todas las fechas EA).
41. Laughton, I, 65-67, Howard a Walsingham, 11 de febrero de 1588 EA, hológrafo (su buque insignia era entonces el White Bear).
42. Hakluyt, *The Principal Navigations*, I, xxxiv (epístola con dedicatoria a Howard, 1598); Corbett, «Relation», 51-58, instrucciones a Howard y Essex, mayo de 1596; TNA, *E* 351/2225 (y, más legible, TNA, *AO* 1/1686/23) cuentas de Hawkins para 1588.
43. Laughton, I, 217-219, Howard al Consejo Privado, 22 de junio de 1588; 48-50, Howard a Walsingham, 27 de enero de 1588 (ambas fechas EA).
44. Laughton, I, 147-149, Drake a Isabel, 13 de abril de 1588; *ibidem,* 274-275, Hawkins a Burghley, 17 de julio de 1588, hológrafo; Taylor, «Sir William Monson» (consultó a Forman antes de emprender al menos otros tres viajes); Laughton, II, 68, Drake a Isabel, 18 de agosto de 1588 (todas las fechas EA).
45. Brayshay, «Plymouth's coastal defences», 192-193, proclamación del Ayuntamiento, 29 de agosto de 1587 EA; TNA, *SP* 12/205/118, conde de Sussex al Consejo Privado, Portsmouth, 30 de noviembre de 1587 EA, con anotaciones de Burghley (impreso con algunos errores en Bruce, *Report*, apéndice V).
46. Harvey, *An Astrological Discourse*, 44-45; Murray, *The Excommunication*, 160 (el campesino de Canterbury y otros ejemplos similares); TNA, *SP* 12/194/8789, Arthur Herrys al lord canciller Bromley, 22 de octubre de 1586 EA (examen de John White); BL *Lansdowne* ms. 54/19-20, examen de Ralph Durdan, junio de 1587.
47. Mc.Grath, «The bloody questions», 305, 310-312
48. Sanchez, «Anti-Spanish sentiment», 160, con citas de Thomas Stocker, *A Tragicall History of the Civile Warres of the Lowe Countries* (1583), George Whetstone, *The Honourable Reputation of a Souldier* (1586), y otras obras similares sobre acontecimientos en los Países Bajos españoles.
49. Mears *et al., National Prayers*, 177-181, orden judicial de Whitgift de 10 de julio y orden del Consejo Privado del 23 de julio de 1588 (ambas fechas EA)
50. Churchill, *The World Crisis*, III, parte 1, 106.
1. *BMO*, II, 636-637, Mendoza a Felipe, París, 28 de febrero de 1587, al enterarse de la ejecución de María, reina de Escocia.
1. Guy, *My Heart*, 95-96 y 468; TNA, *SP* 12/7/169-72v, Instrucciones de Isabel a Winter, 16 de diciembre de 1559, dos borradores de mano de Cecil; TNA, *SP* 52/2/15.I, duque de Norfolk a Winter, 23 de enero de 1560.
2. BL, *Cotton ms.* Calígula B.X/89, petición del Consejo Privado a Isabel, 23 de marzo de 1560, dos borradores escritos por Cecil; TNA, *SP* 15/21/237, Henry Hastings, conde de Huntingdon, a Cecil, York, 28 de diciembre de 1572.
3. Marcus, Mueller y Rose, *Elizabeth I*, 65-69, conversaciones de la reina Isabel con Maitland de Lethington, septiembre-octubre de 1561, relatado por Maitland.
4. Duffy, *Fires of Faith*, 7.
5. Wernham, *Before the Armada*, 208; Stow, *The Chronicles*, 1085.
6. SLEE, ms. &-III-23/68a-73a, *Diarium… in Rebellione Thomae Wyort*, impreso en latín (traducción al inglés en Malfatti, *The Accession*, 65-75 y 132-138); Knighton, *Calendar*, 172 y 211-212, deposición de Thomas White en la Torre de Londres, marzo de 1556, y cargos contra John Dethicke en mayo de 1556. Los conspiradores probablemente pretendían llevar a cabo su complot durante el juego de cañas y el

torneo organizado ante los monarcas en febrero de 1555.
7. AGS, *Estado* 128/378, Felipe a Juan Vázquez de Molina, 9 de diciembre de 1558, posdata hológrafa (se había enterado de que era viudo dos días antes); AGS, *Estado* 811/93, Isabel a Felipe, 22 de noviembre de 1558, copia; TNA, SP 70/2/49, Felipe a Isabel, 20 de enero de 1559 (un ejemplo entre otros). El acta parlamentaria que ratificó el contrato matrimonial entre Felipe y María en 1554 (I Mar. Sess. 3 c 2) prohibía a Felipe ejercer los títulos de «rey de Inglaterra e Irlanda» en caso de que la reina falleciera antes que él.
8. La carta semioficial de ofrecimiento de matrimonio es relativamente conocida (*CSPSp*, I, 22-23, Felipe a Feria, 10 de enero de 1559), pero las cartas secretas del rey sobre el tema no lo son: FCDM, *AH* R7-1 y R7-21, Felipe a Feria, 10 y 28 de enero de 1559, ambas hológrafas. Para los humillantes términos de su tratado de matrimonio con María, que dejó a Felipe «constitucionalmente cornudo», véase Samson, «Changing Places».
9. FCDM, *AH* R7-23, Felipe a Feria, 21 de marzo de 1559, hológrafa.
10. Fernández Álvarez, *Tres embajadores*, 242-246, instrucción de Felipe a M. de Glajon, marzo [?] de 1560. Véase también ASP, *CF* 107, unfol., Tomás de Armenteros a Margarita de Parma, 26 de febrero de 1560; y AGRB, *Audience* 778/34, minutas del Consejo de Estado, Bruselas, 25 de octubre de 1560 (nótese que todas estas fuentes contradicen el relato presentado por Wernham, *Before the Armada*, 256, basado exclusivamente en documentación inglesa).
11. *Co.Do.In.*, XC, 14-15, Felipe a Guzmán de Silva, [19] de febrero de 1568 (*CSPSp*, II, 3, fechó su resumen inglés el 4 de febrero de 1568, pero la respuesta de Guzmán da la fecha del 19 de febrero: *Co.Do.In.*, XC, 38).
12. Serrano, *Correspondencia*, II, 360, Felipe a don Juan de Zúñiga, su embajador en Roma, 8 de marzo de 1568; *Co.Do.In.*, XC, 70-71, Felipe a Guzmán de Silva, 23 de mayo de 1568. Illescas, *Historia pontifical*, pronto se convirtió en un *best-seller* tanto en España como en Hispanoamérica, y el duque de Medina Sidonia se llevó un ejemplar cuando embarcó en la Armada en 1588. Véanse tres pasajes ofensivos enviados a Isabel en TNA, *SP* 70/98/5.
13. *BMO*, I, 1-4, instrucciones de Felipe a Spes, 23 de junio de 1568; Brunetti y Vitale, *La corrispondenza*, I, 445, el embajador Donà a Venecia, 11 de marzo de 1572. Guy, *My Heart*, 173-174, documenta el contacto de María con España en 1563-1565.
14. Green, «Letters», 438-439, Pedro Menéndez de Avilés a Felipe, 15 de octubre de 1565, un informe llevado al rey por Diego Flores de Valdés. Véase el respaldo de Felipe en la página 459, verificado en la Massachusetts Historical Society, Francis Parkman Papers, vol. XXVIII, 60.
15. Unwin, *The Defeat of John Hawkins*, 186-200.
16. *Archivo Documental Español*, XVI (*«Negociaciones con Francia»*, XI), 394-396, María a Felipe, 30 de noviembre de 1568, recibido el 6 de febrero de 1569, traducción al español (Labanoff, *Lettres*, II, 237-241, imprimió una retraducción al francés de una versión al español del original francés de María); Rodríguez, *Don Francés de Álava*, 301-302, Felipe a Álava, su embajador en Francia, 18 de febrero de 1569; *ibidem*, 310-311, Felipe a María, 28 de febrero de 1569 (firmado: «Vuestro buen hermano y aliado»).
17. Rodríguez, *Don Francés de Álava*, 301-302 y 317, Felipe a Álava, 18 de febrero y 20 de marzo de 1569.
18. Sharp, *Memorials*, 38-39 y 78-82, Robert Bowes al conde de Sussex, 12 y 29 de noviembre de 1569; TNA, *SP* 53/4/64, conde de Shrewsbury a Cecil, Tutbury, 21 de noviembre de 1569.

19. *Co.Do.In.*, XC, 369, Felipe a Spes, 30 de junio de 1570.
20. *BMO*, I, 42, Felipe a Alba, 22 de enero de 1570: una carta muy enrevesada. El rey aún no sabía que Alba no solo había dispuesto la devolución del tesoro confiscado por Isabel, sino que había enviado un agente a Inglaterra para recibirlo: véase AA 159/19, patente de Alba a Tommaso Fieschi, 24 de diciembre de 1569.
21. *BMO*, I, 43-47, Alba a Felipe, 23 y 24 de febrero de 1570.
22. *Sotheby's Auctions eCatalogue, 2014,* artículo 403, instrucciones de Isabel a Howard, 1 de septiembre de 1570. Esta parece haber sido la primera experiencia de Howard en el mando naval.
23. *BMO*, I, 52-53, Isabel a Felipe, 20 de marzo de 1571, e *ibidem*, 54-55, relato de una reunión entre el enviado de Isabel (sir Henry Cobham) y Feria, 8 de junio de 1571. Estos documentos dejan claro que la reina deseaba que Cobham resolviera la disputa comercial y organizara un nuevo intercambio de embajadores. El relato de Wernham, *Before the Armada*, 308, basado en fuentes inglesas, parece confuso.
24. LPL, ms. 3197/33, Burghley a Shrewsbury, guardián a cargo de María, 5 de septiembre de 1571, hológrafo; detalles de este aspecto del complot de *CSPSc*, IV, 30-32, obispo de Ross a Burghley, 9 de noviembre de 1571. Si María hubiera conseguido llegar de alguna manera a Hawkins, es de suponer que este la habría «transportado» de vuelta a la prisión, ya que es casi seguro que era un agente doble: véase Parker, «The Place of Tudor England», 217-219.
25. HSA, *HC* 380/98, carpeta 50, unfol., Spes a Zúñiga, Londres, 25 de marzo de 1571, fue explícito al respecto: «La carta del dicho duque [de Norfolk], por la seguridad de su persona, va en la cifra que he enviado a Vuestra Señoría estos días». El hecho de que todos los protagonistas utilizaran la misma clave comprometía fatalmente la trama.
26. Rodríguez, *Don Francés de Álava*, 257 y 291, Gabriel de Zayas, secretario de Estado de Felipe, a Álava, 10 de septiembre de 1568 y 12 de enero de 1569 (necesidad de darse prisa); *ibidem*, 316-318 y 341-342, Felipe a Álava, 20 de marzo y 25 de junio de 1569 (correo aéreo). La cursiva es nuestra.
27. Serrano, *Correspondencia*, IV, 382, Castagna a Rusticucci, 9 de julio de 1571.
28. BL, Adicional, ms. 28.336/70 y AGS, *Estado* 153/68, doctor Martín de Velasco (desde El Escorial) al cardenal Espinosa y a Zayas (ambos en Madrid), el 27 de julio de 1571.
29. Serrano, *Correspondencia*, IV, 382, Castagna a Rusticucci, 9 de julio de 1571; AGS, *Estado* 823/150-8, consulta del Consejo de Estado, 7 de julio de 1571 (un documento impresionante, que registra una nueva entrevista con Ridolfiy el contenido de las opiniones de cada ministro en dos reuniones del Consejo, todas en el mismo día). La información de Ridolfi era correcta por lo menos en un detalle: Isabel efectivamente hizo un avance por Essex en agosto y septiembre de 1571, donde habría estado más expuesta a una posible captura o al asesinato: véase Nichols, *The Progresses*, I, 279-282.
30. AA 7/58, Felipe a Alba, 14 de julio de 1571, cifrado con descifrado. La carta del rey repetía tres veces su deseo de «matar o prender a la Isabel» (por ese orden), y, en otro párrafo «cogerla y despacharla». En toda la carta se refiere a Isabel Tudor como «la Isabel» en lugar de «la reina».
31. *BMO*, I, 57-59, Felipe a Alba, 4 de agosto de 1571.
32. ARA, *Staten Generaal* 12548, loketkas 14B/14, Felipe a Alba, 30 de agosto de 1571, pidiendo al duque que enviara dinero a los partidarios de María en Escocia (parte de este dinero llegó: véase *CSPSc*, IV, 60-61, 168-169 y 226-228); y *Co.Do.In.*, XC, 493-495 (resumen en *CSPSp*, II, 333-334), Felipe a Spes, 30 de agosto de 1571, anunciando la participación de Hawkins. Para la prueba de que los compañeros de

Hawkins encarcelados en Sevilla por entonces ya estaban en libertad, véase AGS, *Estado* 153/75-8, Velasco a Zayas, 5, 9 y 11 de agosto de 1571; y AGI, *Justicia* 908/2/10v-12, perdón real para Hawkins y otros implicados en los sucesos de San Juan de Ulúa, emitido el 10 de agosto de 1571 (copia del registro).

33. *BMO*, I, 59-62, Alba a Felipe, 27 de agosto de 1571, en respuesta a las «instrucciones detalladas» de Felipe enviadas el 4 de agosto.

34. *BMO*, I, 62-64, Felipe a Alba, 14 de septiembre de 1571.

35. LPL, ms. 3197/33, Burghley a Shrewsbury, 5 de septiembre de 1571, hológrafo, escrito en respuesta a la información de Hawkins: Williamson, *Hawkins*, 185-186, Hawkins a Burghley, 4 de septiembre de 1571. Los endosos de la carta de Burghley muestran que el mensajero hizo bien su trabajo, recorrió 200 kilómetros en veintitrés horas.

36. Murdin, *A Collection of State Papers*, 57, el doctor Thomas Wilson a Burghley, 8 de noviembre de 1571.

37. Alba, *Epistolario*, II, 760, apostilla real de Alba a Felipe, 19 de octubre de 1571.

38. Cooper, *Recueil*, IV, 315-317, La Mothe a Carlos IX, 22 de diciembre de 1571, relatando una conversación *tout bas* con Isabel en la cena de tres días antes. Cinco meses más tarde, la reina volvió a decirle que las conspiraciones de Felipe para derrocarla justificaban el apoyo de Inglaterra a los rebeldes holandeses: *ibidem*, 453-455, La Mothe a Carlos IX, 13 de mayo de 1572.

39. Pizarro Llorente, *Un gran patrón*, 352-354, citando *consultas* del Consejo de Estado y de la Inquisición en noviembre de 1575; BL, *Harleian, ms.* 288/72, instrucciones de Isabel para sir Henry Cobham, julio de 1575.

40. TNA, *SP* 15/22, «Marchant shipps in England, A. 1572», mencionado en Pollitt, «Contingency Planning». Véase el capítulo 3 para el Dreadnought y sus sucesores.

41. IV de DJ 88/378, «Presupuestos y advertencias en caso de que se aya de ymbiar a Flandes Armada esta primavera de 1575», preparado por el conde de Olivares, que había acompañado a Felipe a Inglaterra y a los Países Bajos en 1554-1555, y que más tarde serviría como embajador español en Roma mientras Felipe y el papa planeaban la Armada; TNA, *SP* 12/105/51, Walsingham a Burghley, 6 de octubre de 1575, informando de la llegada de «cuarenta y ocho velas de los hombres de guerra españoles» frente a la costa sur solicitando refugio, y señalando que «el general de ellos es don Pedro de Valdés, que se casó con la hija de Pedro Malenda», es decir, Menéndez.

42. TNA, *SP* 70/136/36, sir Henry Cobham a Isabel, Madrid, 13 de noviembre de 1575 (sobre Valdés); TNA, *SP* 70/139/123, Felipe a Isabel, 1 de septiembre de 1576 (con una posdata hológrafa en francés); TNA, *SP* 70/145/49-50, «The Speech that Passed betweene Sir John Smithe and the Archbishop of Toledo, and the Evill Usage of him», 19 de mayo de 1577, en español; BL, *Egerton ms.* 1506/54, Quiroga a Felipe, 6 de mayo de 1577, con respuesta.

43. Detalles de *The True Report*, Sig. Aiiiv; TNA, *SP* 63/78/59-65, Grey a Isabel, 12 de noviembre de 1580 (con la hermosa letra del secretario de Grey, Edmund Spenser), con añadidos; *ibidem*, ff. 66-68, Grey a Walsingham, 12 de noviembre de 1580; Wright, *Queen Elizabeth*, II, 120-122, Bingham a Leicester, 12 de noviembre de 1580.

44. Bouza, *Cartas*, 50-51, Felipe a sus hijas, Isabel y Catalina, Lisboa, 10 de julio de 1581; BMO, I, 409, relato anónimo del fallido desembarco en Terceira en 1581.

45. Phillips, *The Struggle*, 100 y 131-134, instrucciones de Diego Flores, 24 de septiembre de 1581; Hunt *Ms.* 59,416/28-28v, «Relación» de Pedro de Rada. Otros oficiales de la expedición al Atlántico Sur también navegarían con la Armada, como Marcos de Aramburu y Gregorio de las Alas.

46. Phillips, *The Struggle*, 22.

1. *BMO,* I, 296-297, Mendoza a Felipe, 20 de octubre de 1581, un relato de la audiencia de Mendoza una semana antes, cita tres frases de Isabel en italiano (aunque la transcripción es incorrecta; véase *CSPSp,* III, 155-162, para el texto correcto. Tanto *CSPSp* como *Co.Do.In.*, XCII, 155-162, fechan incorrectamente la carta el 30 de octubre). Véase también *BMO,* I, 426-427, el mismo al mismo, 26 de enero de 1584, informando de su «entrevista de salida» con el Consejo Privado en el que «Walsingham dijo, por tener la lengua italiana más pronta que ninguno, sería el intérprete de lo que me querían decir en nombre de la Reina».

2. *BMO,* I, 212-213 y 296-297, Mendoza a Felipe, 23 de marzo de 1580 y 20 de octubre de 1581; TNA, *SP* 46/17/19, registra el pago, el 13 de septiembre de 1581 (por tanto, antes de la audiencia de Mendoza), de mil libras esterlinas al «rey de Portugal» por parte de un orfebre que se encargaba de las transacciones secretas en efectivo para el gobierno inglés. Para otro ejemplo de la misoginia de Mendoza, véase *Co.Do.In.,* XCII, 69-72, el mismo al mismo, 4 de julio de 1581: le dijo a Isabel a la cara que se estaba comportando «como dama, cuya condición era mostrar de ordinario pesar y desagradecimiento de las cosas en que les hacían mayor servicio».

3. Fernández Duro, *La conquista,* 396-399, instrucción para Santa Cruz, 6 de junio de 1582.

4. Freitas de Meneses, *Os Açores*, I, 150-151, y II, 59-61 y 83, Cristóbal de Erasso y Rodrigo de Vargas a Antonio de Erasso, 1 de agosto de 1582, y don Lope de Figueroa a Felipe, 3 de octubre de 1582.

5. HSA, *Altamira* 1/I/6, ff. 189-195, Mateo Vázquez a Felipe y rescriptos, Lisboa, 6 y 7 de septiembre de 1582 (esto sin duda inspiró las exigencias igualmente escandalosas del duque de Medina Sidonia seis años más tarde: véase cap. 8); BNF, *Fonds français* 16,108/365 y 425-427, embajador St Gouard a Catalina de Médicis, 20 de agosto de 1582, y a Enrique III, 7 de octubre de 1582.

6. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 228-229, citando un informe de Santa Cruz.

7. *CCG,* X, 331-332, Granvela a Idiáquez, 21 de agosto de 1583; IVdeDJ 51/105, Vázquez a Felipe, 22 de agosto de 1583.

8. Bouza, *Imagen y propaganda*, 85-86; Keeler, *Sir Francis Drake's*, 245-246 y 315, «A Summarie and True Discourse of Sir Francis Drake's West Indian Voyage».

9. Para una discusión entre los ministros de Felipe sobre nuevas formas de representar a Santiago precisamente en esta época, véase IVdeDJ 62/917, Duarte Nunes de Leão a Gabriel de Zayas, 17 de agosto de 1585.

10. BNF, *Cinq Cents Colbert* 473/589, Catalina de Médicis a Michel de Castelnau, embajador francés en Londres, 25 de julio de 1584 (agradecemos a Mack Holt esta referencia). Véase también *CCG,* XI, 617-619, primer documento en que Zúñiga aconseja a Felipe sobre la política francesa tras la muerte de Anjou, 27-28 de junio de 1584, basado en la suposición de que Parma podría concentrarse en lo sucesivo en la lucha contra los holandeses sin temor a una nueva intervención francesa.

11. *CCG,* XI, 621-632, segundo y tercer documento de consejos de Zúñiga, junto con una nota de presentación a don Juan de Idiáquez, 28 de junio de 1584 (cita, 622). Zúñiga también recomendó la partición de Francia para evitar una sucesión hugonote: véase AGS, *Estado* 2855, unfol.: «Para mayor declaración de lo que se ha respondido a los puntos que vinieron en la memoria», junio de 1584.

12. AGS, *Estado* K 1448/38a, Felipe a Juan Bautista de Tassis, su enviado especial a la Liga, 4 de enero de 1585. El 4 de mayo de 1585 Guisa firmó un recibo de 300.000 ducados de oro entregados por un correo de España: AGS, *Estado K* 1573/40.

13. BL, *Harleian ms.* 168/102-105, «A Consultacion Touching an Aide to Be Sent in to Holland Against the King of Spaine», 8 de marzo de 1585 EA; y *Harleian ms.*

285/123-124, «A Memorial for Burnham of Things to be Communicated to Mr Davison and Mr Gilpin», 9 de marzo de 1585 EA.
14. TNA, *SP* 12/48/165, Walsingham a Cecil, Londres, 20 de diciembre de 1568 EA; *ODNB*, «Elizabeth I» por Patrick Collinson.
15. Digges, *The Compleat Ambassador*, 216, Walsingham a Leicester, París, 28 de mayo de 1572, en referencia al plan que tenían los protestantes franceses de invadir los Países Bajos para apoyar a Orange; Vaux, *The World Encompassed*, cita el relato de Drake de su encuentro con la reina, facilitado por Walsingham (lo registra John Cooke).
16. BNF, *Fonds français* 15, 970/15v-16, M. de Vulcob a su tío, el embajador francés Jacques de la Forest, Stamford, 6 de agosto de 1566; TNA, *SP* 12/182/41, Leicester a Walsingham, 28 de septiembre de 1585 EA (el conde finalmente se embarcó hacia Holanda el 9 de diciembre). Hemos puesto ambos documentos en primera persona. Véase también la orden perentoria de Leicester prohibiendo a Isabel reunirse con él en el campamento de Tilbury en agosto de 1588: cap. 17.
17. Aylmer, *An Harborowe*, N3v y ss., publicado en abril de 1559. La propia reina puede haber sido la fuente de Aylmer para esta anécdota escalofriante.
18. TNA, *SP* 12/193/75-76v, Burghley a Walsingham, Windsor, 10 de septiembre de 1586, «por la noche», hológrafo. Véase también *APC,* XIV, 216-220, Consejo Privado con varios funcionarios del sur de Inglaterra e Irlanda, 9-10 de septiembre de 1586, advirtiendo de que una flota española se encontraba frente a Bretaña y podría «desembarcar en alguna costa de esta tierra».
19. Anónimo, *A Discouerie of the Treasons*, publicado por la imprenta de la reina, Aiii y ss.; *BMO*, I, 426-427 y 428-429, Mendoza a Felipe y a don Juan de Idiáquez, 26 de enero de 1584 (*CSPSp,* III, 513-517, imprimió una traducción de ambas cartas, pero fechó incorrectamente la segunda el 30 de enero).
20. TNA, *SP* 12/168/8-10, «A Memoryall», 3 de febrero de 1584 EA, escrito enteramente con la letra de Burghley; BL, *Cotton ms.* Galba C.VII/267-275, tratado naval firmado por Orange, Delft, 4 de marzo de 1584 (original francés, con una traducción inglesa de cada artículo en el margen).
21. TNA, *SP* 12/274, un volumen compuesto enteramente de documentos relativos a «The Instrument of an Association for the Preservation of the Queen's Majesty's Royal Person» [«El instrumento de una asociación para la conservación de la real persona de la reina»], empezando por los originales, firmados y sellados por una docena de consejeros privados y una veintena de altos prelados en el palacio de Hampton Court el 19 de octubre de 1584 (ff. 8-9). El volumen también contiene copias del instrumento enviado a las distintas ciudades y condados, y devuelto con las firmas de los principales súbditos. El documento de Devon incluye la firma decidida de Francis Drake. TNA, *SP* 12/173/128-133, contiene borradores del instrumento con correcciones de Walsingham y otros. El veredicto proviene de Guy, *My Heart,* 474.
22. Véase TNA, *SP* 83/23/59-61, «The Resolution of ye Conference Had Uppon the Question of Whyther hir Majesty Shuld Presently Releve the States of ye Low Countryes of Holland and Zelland or No», notas hológrafas de Burghley ensayando la pasada agresión de España contra Isabel, 20 de octubre de 1584 EA (resumen en *CSPF,* XIX, 95-98, y *HMC Salisbury*, III, 67-70); MacCaffrey, *Queen Elizabeth*, 338-339 (cita los *Anales de Camden*); Scott, *The Somers Collection,* I, 164-170 (argumento de Burghley).
23. BL, *Lansdowne ms.* 43/20-21, Hawkins a Burghley, 20 de julio de 1584 EA, sobre cómo «molestar y ofender grandemente al rey de España».
24. TNA, *SP* 46/17/190, 202 y 205, cédulas reales fechadas el 29 y 30 de julio de

1584 EA, y TNA, *AO* 1/1685/20A, documentan la entrega de 10.000 libras a Drake para su expedición «a las Molucas», empezando por 3.500 libras pagadas en agosto de 1584. Véase también BL, *Lansdowne ms*. 41/5, memorando de Burghley titulado «The Charge of the Voyage to the Moluccas», 20 de noviembre de 1584 EA.

25. TNA, *SP* 46/17/183, orden de Isabel fechada el 23 de diciembre de 1584, en la que se aseguraba a los que habían invertido en el viaje de Drake: «Si por cualquier motivo suspendemos su empresa, prometo por la presente que los aventureros no sufrirán ninguna pérdida». Los espías españoles enseguida supieron del plan que tenía Isabel de enviar otra expedición a las Molucas (*CCG,* XII, 58, Granvela a Margarita de Parma, 29 de mayo de 1585), probablemente gracias a la información de Mendoza, ahora embajador de Felipe en París (*CSPSp,* III, 531-532 y 537). Para más detalles sobre los preparativos de Drake, véase Adams, «The Outbreak», 50-58.

26. *CCG*, XI, 177-179 y 204-205, Granvela a Idiáquez, 1 y 6 de septiembre de 1584; *ibidem*, 367-368, Granvela a Charles de Mansfeld, 27 de octubre de 1584. Véanse otras cartas sobre el mismo tema —Granvela era muy persistente— en *CCG*, XI, 336-338, 340-341, 347-349 y 354-355, todas a Idiáquez, 14, 17, 18 y 21 de octubre de 1584; y *CCG,* XII, 58 y 70, a Margarita de Parma, 29 de mayo y 22 de junio de 1585.

27. *BMO,* I, 476-477, orden de Felipe de 25 de mayo de 1585. Merece la pena subrayar esas palabras *«con color»*, porque algunos estudiosos han argumentado que el embargo estaba efectivamente destinado a proveer de barcos las operaciones navales (como los embargos de barcos que ordenó Felipe en 1582, 1583 y 1586-1588); pero no parece haber sido así en esta ocasión. Para opiniones contrarias, véase Rodríguez-Salgado y Adams, *England, Spain and the Gran Armada*, 6, 56 y 241.

28. *BMO*, I, 490-491, orden del 3 de julio de 1585; AGS GyM 80/125, «Copia del apuntamiento que Antonio de Erasso dio a don Cristóbal de Moura», 20 de julio de 1585; KML, *MSP: CC* 7, «Cuentas del valor de las urcas de estrangeros que por mandato de su magestad se arrestaron».

29. TNA, *SP* 12/179/15, conde de Sussex al Consejo Privado, 9 de junio de 1585 EA, y ff. 32-33v, interrogatorio de Guevara, 13 de junio EA; y TNA, *SP* 94/2/78-84, Felipe al corregidor de Bilbao, 29 de mayo de 1585 NS, recibido por Guevara el 5 de junio, original con dos traducciones inglesas distintas. Mote, *The Primrose*, un panfleto publicado en 1585, contenía una copia de la carta real.

30. *CCG*, IV, 420, Granvela a Margarita de Parma, 11 de septiembre de 1572, expresando su desprecio por los ingleses.

31. Bain, *The Hamilton Papers,* II, 650-651, Walsingham a Edward Wotton, 11 de junio de 1585 EA.

32. TNA, *SP* 12/179/36-38, Interrogatorio de Pedro de Villareal, mercader de Bilbao, 13 de junio de 1585 EA (también confirmó que España enviaba subsidios de forma constante a la Liga católica francesa: alguien subrayó más tarde toda la información de su testimonio sobre Francia); y TNA, *SP* 12/180/59A, carta interceptada de Juan del Hoyo, un mercader español, 5 de julio de 1585 NS.

33. TNA, *SP* 12/177/153-154, «A Plott», primavera de 1585, borrador; Durand-Lapié, «Un roi détroné», 640, Leicester a don Antonio, 24 de mayo de 1585 EA; Read, *Mr. Secretary Walsingham,* III, 226-228, Walsingham a Harborne, 8 de octubre de 1585 EA, refiriéndose a sus instrucciones «hace unos seis meses»; TNA, *SP* 12/179/48, encargo a Bernard Drake, 20 de junio de 1585 EA, copia.

34. Corbett, *Papers*, 36-38, «Articles Set Down for the Merchants, Owners of Ships and Others Whose Goods Have Been Arrested in Spain, and Have Licence from the Lord Admiral to Reprise upon the Spaniards», 9 de julio de 1585 EA (Adams, «The

Outbreak», 46, señala que la emisión de cartas de represalia comenzó tres días después); TNA, *SP* 46/17/184, la orden de Isabel, 1 de julio de 1585 EA, y ff. 196 y 200, órdenes del Consejo Privado, 11 de julio de 1585 EA.

35. Strype, *The Life*, I, 437-440 (cotejado con LPL, ms. 178/15), fecha establecida por un mensaje de Leicester a Whitgift, 19 de julio de 1585 EA, en el que se preguntaba por qué él y otros prelados no habían «declarado sus opiniones a su majestad; más bien para incitar a su alteza a emprender una acción tan honorable». Véase también el consejo del obispo John Piers, limosnero de la reina, en *ibidem*, III, 165-170.

36. Read, *Mr. Secretary Walsingham,* III, 226-228, Walsingham a Harborne, 8 de octubre de 1585 EA (el propio Read descifró el original).

37. Detalles del lado inglés en Corbett, *Papers,* 39-49, Christopher Carleill a Walsingham, 4-11 de octubre de 1585 EA; y del lado español en *BMO,* I, 518-519 y 539, Pedro Bermúdez a la corte, 7 de octubre de 1585, y licenciado Antolínez a Felipe, 14 de noviembre de 1585. Casi todos los embajadores extranjeros en Madrid obtuvieron y remitieron a sus gobiernos una copia de la carta de Bermúdez. Mousset, *Dépêches,* 192, Longlée a Enrique III, 28 de octubre de 1585, y ASVe, *SDS* 18, unfol., Gradinegro al dux, 25 de octubre de 1585, detallan los daños que causó Drake.

38. TNA, *SP* 12/183/22-4v, Carleill a Walsingham, 4-11 de octubre de 1585 EA (Corbett, *Papers,* 42, imprimió este pasaje con algunos errores); *Breeder Verclaringhe vande Vloote van Spaegnien,* unfol.; TNA, *SP* 63/137/99, deposición del sargento mayor López, 13 de octubre de 1588. Véase también la discusión sobre los motivos y las fuentes en Rodríguez-Salgado y Adams, *England, Spain and the Gran Armada,* 59.

39. Kinney, *Elizabethan Backgrounds,* 197-211, «A Declaration of the Causes Moouing the Queene of England to Giue Aide to the Defence of the People Afflicted and Oppressed in the Lowe Countries», 1 de octubre de 1585 EA; Kouri, *Elizabethan England*, 49-50, Elizabeth a Hamburgo, 5 de noviembre de 1585 EA.

40. OÖLA, *KB* 4/137, Khevenhüller a Rodolfo II, 13 de octubre de 1585; *CSPF,* XIX, 705, «Certain Things to be Considered», 23 de julio de 1585.

1. Salazar, *Política española,* 24; González Dávila, *Teatro*, 1; Feltham, *A Brief Character,* 84-85; Camden, *The historie*, IV, 131.

2. Bratli, *Philippe II,* 222, comentario de Philippe de Caverel, Lisboa, 1582; Mousset, *Dépêches*, 366-367, M. de Longlée a Enrique III, Madrid, 30 de abril de 1588; BL, *Additional* ms. 28.362/1, conde de Barajas a Mateo Vázquez, 1 de enero de 1584.

3. TNA, *SP* 70/6/15, Challoner a Isabel, Gante, 3 de agosto de 1559, borrador; *DHME,* IV, 4 (Sepúlveda, «Historia»); Cock, *Relación*, 47, 52.

4. AGS, *CJH* 27/214, duquesa de Francavilla a Ruy Gómez da Silva, su yerno, 21 de noviembre de 1557 (acerca de la decisión del rey de nombrar a fray Bartolomé de Carranza arzobispo de Toledo); Santullano, *Obras completas de Teresa de Jesús*, 1394, Teresa a doña Inés Nieto, sin fecha, pero del año 1576-1577; Íñiguez de Lequerica, *Sermones funerales*, sermón del doctor Terrones, 1598, f. 12.

5. AHN, *Inquisición* libro 100/242, 243 y 294, Felipe a Quiroga, 26 de julio, 16 de febrero y octubre de 1576, todos hológrafos.

6. *CCG*, XI, 272, Granvela a Margarita de Parma, 21 de septiembre de 1584; ASV, *NS* 19/192, Novara a Rusticucci, 3 de mayo de 1587.

7. BCR, ms. 2417/39, Don Juan de Silva, conde de Portalegre, a Esteban de Ibarra, 13 de agosto de 1589.

8. Lhermite, *Le passetemps*, II, 130, cita a Juan Ruiz de Velasco e indica su propia observación.

9. SLEE, ms. A-1-5 #1, declaración de Felipe y atestación de Sigüenza, 17 de octubre

de 1591.
10. BPU, *Favre* 30/73v, Felipe a don Luis de Requesens, 20 de octubre de 1573, copia de original hológrafo; AHN, *Inquisición,* libro 101/325, decreto de Felipe a una consulta de Quiroga, 11 de enero de 1592, la cursiva es nuestra.
11. BZ, 166/92 y 100, decretos sobre Hernando de Vega a Felipe, 9 y 11 de noviembre de 1586; IV de DJ, 51/31, Mateo Vázquez a Felipe, 31 de mayo de 1574.
12. Brunetti y Vitale, *La corrispondenza*, 340, Leonardo Donà a Venecia, 1 de agosto de 1571.
13. Firpo, *Relazioni*, VIII, 670, comentario final de Donà, enero de 1574.
14. Ugolini, «Le comunicazioni postali», 321.
15. AA 5/69, Felipe a Alba, 7 de agosto de 1567, hológrafo; AGS, *Estado* 561/122, Felipe a Requesens, 22 de octubre de 1574, minuta.
16. HSA *Altamira* 5/III/4, Mateo Vázquez anota en una carta de Juan Fernández de Espinosa, 9 diciembre 1585; *BMO*, III, 1274 y 1225, Felipe a Santa Cruz, 21 octubre y 10 de octubre 1587, la cursiva es nuestra; *BMO*, III/3, p. 1275.
17. Watts, «Friction in future war», 91; y Jablonsky, *The Owl of Minerva*, 33-36.
18. AHN, *OM* 3511/10, Thomas Stukeley a Felipe, 15 de marzo [de 1572]. Parker, *The Grand Strategy*, cap. 5, analiza otros complots contra el régimen de los Tudor en la década de 1570.
19. *BMO*, I, 395-396, Santa Cruz a Felipe, 9 de agosto de 1583. Véanse también los poemas y otras conmemoraciones triunfalistas en Fernández Duro, *La conquista*, 94-175.
20. ASC, 48/3, Felipe a Santa Cruz, 23 de septiembre de 1583 (parcialmente impreso en *BMO*, I, 406).
21. Benítez Sánchez-Blanco, «De moriscos», 115-119, cita los debates sobre la expulsión de los moriscos en la década de 1580, revelados por don Juan de Idiáquez cuando el gobierno de Felipe III planificó la exitosa operación que tuvo lugar en 1609-1614.
22. *BMO*, II, 315-317, Mendoza a Felipe, 13 de agosto de 1586, con numerosas apostillas reales. El embajador expresaba la esperanza de que Howard podría «poner en libertad a la reina de Escocia», si Isabel moría, y luego «apoderarse de las naos de la Reina». Felipe garabateó: «Esto es lo que más importaría que todo, y era [Howard] muy muchacho cuando yo estuve allí».
23. *BMO*, I, 405-406, Felipe a Parma, 12 de septiembre de 1583. Le pide su consejo urgente sobre una posible invasión; *ibidem,* 411-412 y 420-421, Parma a Felipe, 11 de octubre y 30 de noviembre de 1583, remite un cuidadoso estudio de las costas inglesas. Contraviniendo las normas de seguridad, cuatro años más tarde don Bernardino de Mendoza identificó al autor como Robert Heighington, un católico que se exilió tras el fracaso de la rebelión del norte en 1569. Había preparado la encuesta para William Allen: *BMO*, III, 1459. Precisamente en esta época, un registro de los alojamientos de Francis Throckmorton, que buscaba ayuda española en su complot para asesinar a Isabel, descubrió una lista de los puertos y los refugios que podría utilizar un ejército invasor.
24. NMM, ms. PHB 1B/435, Olivares a Zúñiga, 24 de octubre de 1583, descifrado con apostilla real.
25. *BMO*, I, 478, apostilla real en una carta del conde de Olivares a Felipe, 4 de junio de 1585.
26. AGS *Estado* 946/85-88 y 103-104, Olivares a Felipe, 4 de junio y 13 y 28 de julio de 1585; y *BMO*, I, 496, y AGS, *Estado* 946/229, Felipe a Olivares, 2 y 22 de agosto de 1585; Altadonna, «Cartas de Felipe II a Carlos Manuel», 157, Felipe a Saboya, 23 de agosto de 1585; AGS, *Estado* 1260/211, Felipe al conde Sfondrato, su embajador

en Saboya; e *ibidem,* 1261/90, al duque de Terranova, gobernador de Milán, 22 de agosto de 1585. Para complacer al papa, todas estas cartas reales expresaban la aprobación de un asalto a Ginebra.

27. La documentación es compleja: véase ASF, *MdP* 2636/123-124, instrucción del gran duque a Luigi Dovara, 28 de febrero de 1585, enviada a Roma para conseguir el apoyo del papa Gregorio XIII para una invasión española de Inglaterra. La iniciativa partió, pues, de Toscana, pero la promesa del apoyo papal constituyó el elemento crítico.

28. BR, ms. II-1670/180, Felipe al licenciado Antolínez, Monzón, 31 de octubre de 1586 [*recte* 1585]. La noticia del desembarco de Drake llegó al rey, entonces en Monzón (Aragón), el 11 de octubre de 1585, y sus principales ministros se reunieron inmediatamente en el alojamiento de Zúñiga para discutir «los excesos cometidos por los barcos ingleses» (*BMO,* I, 521).

29. Villari y Parker, *La política de Felipe II*, 110-115, Zúñiga a Felipe, sin fecha, pero probablemente preparada poco después de la reunión en el alojamiento de Zúñiga el 11 de octubre de 1585.

30. *CCG,* XII, 133-135, Granvela a Carlos de Mansfelt, 29 de noviembre de 1585; *BMO*, I, 529-531, memorial enviado por Santa Cruz a Felipe, 26 de octubre de 1585. La noticia de la acumulación de fuerzas inglesas en Holanda llegó a Felipe en dos cartas de Parma fechadas el 30 de septiembre de 1585 (AGS, *Estado* 589/81, y AGS, *SP* 2534/212). Aunque el duque todavía no sabía que Isabel había firmado un tratado con los holandeses, interceptó cartas entre ellos que revelaban que estas tropas formaban parte de un nuevo compromiso de Inglaterra. Las noticias sobre el destructivo progreso de Drake por el Caribe llegaban a España a intervalos regulares, manteniendo la sensación general de pánico allí: véase *BMO,* I, 533-534, 539-540, 547-548 y 551-552.

31. IV de DJ, 23/385, don Rodrigo de Castro a Hernando de Vega, presidente del Consejo de Indias, Sevilla, 15 de noviembre de 1585, junto con la consulta del Consejo y el real decreto.

32. *BMO,* I, 536-537, «Lo que se responde a su santidad», sin fecha, pero encargado a Luigi Dovara el 24 de octubre de 1584 (*ibidem*, 528). Evidentemente, Felipe se refería a la Empresa de Inglaterra, y no a un ataque a Argel (como sugieren los editores de *BMO, ibid*., 536). También parece incorrecta la afirmación de Rodríguez Salgado, «The Anglo-Spanish War», 7-8 y 34-35, de que en esta fase Felipe solo accedió a «alguna empresa» (quizá Argel, quizá Inglaterra). Aunque el documento «Lo que se responde» no incluye la palabra «Inglaterra» (o, para el caso, «Argel»), un ataque a Inglaterra era la única «empresa» para la que Dovara tenía autoridad para asegurar el apoyo de Felipe: véase ASF, *MdP* 2636/123-124, instrucciones del gran duque a Dovara, 28 de febrero de 1585, y también AGS, *Estado* 1452/20, Felipe al gran duque, 27 de julio de 1585.

33. *BMO*, I, 550, Felipe a Parma, 29 de diciembre de 1585; *ibidem,* I, 553-554, Felipe a Olivares, 2 de enero de 1586. El paréntesis entre la decisión del rey del 24 de octubre de 1585 y su carta de compromiso del 2 de enero de 1586 llevó a Rodríguez Salgado a sugerir que había cambiado de opinión en el ínterin («The Anglo-Spanish War», 7-8). Sin embargo, dos consideraciones obvias explican el retraso: en primer lugar, la necesidad de evaluar las implicaciones estratégicas para las otras políticas del rey, sobre todo en Francia y los Países Bajos; y, en segundo lugar, la necesidad de asegurarse el apoyo entusiasta del nuevo papa, algo que solo podría establecerse después de que Dovara, que llevaba la respuesta del rey del 24 de octubre de 1585, llegara a Roma (en un inicio, el rey prohibió a Olivares hablar de la Empresa con el papa hasta que llegara de Dovara: *BMO,* I, 535).

34. Damos las gracias a Paul C. Allen por hablar con nosotros sobre esto. Véase la increíblemente larga lista de invasiones exitosas en Rodger, *The Safeguard*, 429.
35. *BMO*, I, 564-567, Santa Cruz a Felipe, 13 de febrero de 1586, y Felipe e Idiáquez a Santa Cruz, 26 de febrero de 1586 (febrero es el mes correcto, no «enero» como indica el volumen).
36. *BMO*, II, 48, Santa Cruz a Idiáquez, 22 de marzo de 1586.
37. El marqués demostró su gran inteligencia al no contar a nadie cuál era la zona propuesta para realizar el desembarco: las copias de su relación cayeron en manos de varios agentes extranjeros, entre ellos los de Francia, Urbino, Venecia y, el más peligroso de todos, Inglaterra. Véase Parker, *Grand Strategy*, 209-210.
38. *BMO*, II, 44-74, Santa Cruz a Felipe y a Idiáquez, con la detallada relación recopilada por el marqués y Bernabé de Pedroso, vicerrector general de la flota, 22 de marzo de 1586 (documento no recuperado para el Archivo de Simancas hasta 1983: véase el aval en AGS, *GyM* 221/1bis).
39. Maura Gamazo, *El designio*, 168-172, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 5 de marzo de 1587, relatando «lo que oí de ciertos consejeros en Madrid el año pasado».
40. *HMC Bath,* V, 71-72, Thomas Bayly al conde de Shrewsbury, 27 de julio de 1586 EA; *BMO*, II, 95-97 y 98, Felipe e Idiáquez a Santa Cruz, 2 de abril, y al Consejo de Indias, 3 de abril de 1586. La posdata de Idiáquez aparece en el original de su carta al marqués: ASC, legajo 11, expediente 18, cuaderno 1.
41. *BMO,* II, 103-104 y 119-120, Santa Cruz a Felipe, 9 de abril, y respuesta del rey 20 de abril de 1586.
42. *BMO,* II, 120-124, Parma a Felipe, 20 de abril de 1586, y 204-205, «Lo que dixo Juan Bautista Piata de palabra».
43. OÖLA, *KB* 4/173v, Khevenhüller a Rodolfo, 3 de mayo de 1586, copia del registro.
44. HSA, *Altamira* 7/II/24, «Memoria de algunas de las cosas que se han avisado pasan estos días en Madrid», Mateo Vázquez (en El Escorial con el rey) al conde de Barajas (en Madrid), sin fecha, pero con la respuesta del conde el 18 de julio de 1586.
45. Casado Soto, *Discursos*, 110-127, discurso de Escalante de junio de 1586, redactado en El Escorial (véase *ibidem*, 52, 79-80, 82, 147 y 157, para ver las pruebas de que existía un «canal de comunicación» entre Escalante y el rey y sus ministros); *BMO,* II, 212, «parecer» de Zúñiga, sin fecha, pero junio/julio de 1586.
46. En <https://www.youtube.com/watch?v=Qhx4z4jGroA> se puede ver una entrevista muy interesante con el mariscal de campo, el vizconde Alanbrooke en febrero de 1957, en la que se refiere a las conferencias aliadas de Casablanca (enero de 1943), El Cairo y Teherán (noviembre de 1943) y Yalta (febrero de 1945). La cursiva es nuestra.
47. ASF, *MdP* 4919/496-497, Giulio Battaglione a Venta, 12 de octubre de 1588; *ibidem,* 499-501, Alemanni al gran duque, 15 de octubre de 1588, ambas cartas parcialmente cifradas. Granvela murió el 21 de septiembre, y Zúñiga, el 17 de noviembre de 1586.
48. Lapèyre, *Une famille des marchands,* 422-423; Pérez Mínguez, *Reivindicación del siglo* XVI, 308, dos cartas de Vega a Felipe en marzo de 1586; LoC, *Sir Francis Drake Collection,* 3, Medina Sidonia a Felipe, 25 de octubre de 1586, minuta holográfica, punto 13. Véanse también las opiniones belicosas de uno de los consejeros de Parma: *CCG,* XII, 161, Richardot a Granvela, 30 de marzo de 1586.
49. AGS, *Estado* 1261/87, Felipe al gobernador de Milán, 7 de agosto de 1586. Le da la orden de enviar tropas españolas al ejército de Flandes. El 7 de octubre de 1586

ordenó a las ciudades de España que reunieran tropas (AGS, *GyM* 189/119, y respuestas, 189/120-168). Al mes siguiente ordenó a los virreyes de Nápoles y Sicilia que enviaran galeras, artillería y tropas «para limpiar las costas de Portugal y asegurar aquellas mares»: *BMO,* II, 426, Felipe a los virreyes, 12 de noviembre de 1586.

1. *BMO,* II, 315-317, Mendoza a Felipe, 13 de agosto de 1586, con numerosas apostillas reales. Que no aparezca el nombre de Leicester en la «lista de muertos» enviada por Mendoza es muy curioso: ¿quizá pensaba que el conde, que había luchado por Felipe en San Quintín y se las arreglaba para visitar a María Estuardo con sospechosa frecuencia, era un aliado potencial?

2. *CSPSc,* IX, 417, relato de una audiencia (que Isabel mantuvo en francés) el 7 de diciembre de 1586.

3. Morris, *The Letter-Books*, 459-462, Walsingham y Davison a Paulet, 1 de febrero de 1587, y la respuesta de Paulet al día siguiente; LPL, *Fairhurst* ms. 4287/19-20, Consejo Privado al conde de Kent, 3 de febrero de 1587, copia. En el relato posterior de Davison sobre los acontecimientos del 11 de febrero de 1587 se enfatizaba lo crucial que fue Howard a la hora de convencer a la reina de que debía firmar la orden: Nicholas, *Life of William Davison*, 231-234. Todas las fechas EA.

4. BL, *Cotton* ms. Galba C/IX/290-293, Walsingham a Leicester, *«from the coort»,* 9 de julio de 1586 (una carta en la que varios pasajes comprometedores están parcialmente borrados, sin duda por el conde); Hall, *Society,* 258-260, Marmaduke Darrell a su primo, Fotheringhay, 8 de febrero de 1587 (ambas fechas EA).

5. Teulet, *Relations politiques,* IV, 169-173, Châteauneuf a Enrique III de Francia, 27 de febrero de 1587; Goodman, *The Court,* I, 131.

6. TNA, *SP* 12/202/1, Maliverny Catlyn a Walsingham, 1 de junio de 1587 EA. Jackson, *Devil-Land,* 37-46, ofrece un excelente relato de la reacción al regicidio que se da en el continente.

7. Wright, *Queen Elizabeth,* II, 335-336, Walsingham a Leicester, 3 de abril de 1587 EA; *CSPF,* XXI/3, 18, Walsingham a Thomas Wilkes, 13 de abril de 1587 EA. Evidentemente, Isabel había perdonado a Burghley en julio, cuando se alojó en su casa de campo durante dos semanas.

8. *CSPV*, 241-242, Lippomano a Venecia, 9 de febrero de 1587.

9. Los caballeros de Malta, primera línea de defensa de la cristiandad en el Mediterráneo, permanecieron en «alerta roja» contra un posible ataque de los turcos durante la primavera de 1588: AGS, *Estado* 1089/288, gran maestre a Felipe, 16 de junio de 1588.

10. *HMC Bath,* V, 84-85, Isabel a Shrewsbury, 3 de noviembre de 1587; y Hunt, *HA* 30881/87v-88 y 120, lord Huntingdon al Consejo Privado, 23 de junio y 11 de agosto 1588 (todas las fechas EA).

11. Cimber y Danjou, *Archives curieuses,* 1.ª serie XI, 296, informe de Nicholas Poulain. Las fuerzas de la Liga Católica hicieron otro intento de tomar Boulogne en la primavera de 1588, pero fracasaron de nuevo: véase Constant, *Les Guise*, 164-165, y BL, *Additional* ms. 35,841/69, Stafford a Walsingham, 18 de junio de 1588 EA.

12. *BMO,* II, 135-136, cédula real de 5 de mayo de 1586 (véase también una copia en los archivos del gobierno inglés: TNA, *SP* 94/2/142); *ibidem,* 273-274 y 282-284, *provisão* de 30 de julio de 1586; KML, *MSP:* CR 4/51 y 325, Felipe a Medina Sidonia, 10 de marzo y 25 de agosto de 1587.

13. Heredia Herrera, *Catálogo*, I, 597, apostilla real sobre una consulta del Consejo de Indias fechada el 3 de septiembre de 1586; Cunha Rivara, *Arquivo*, III, 130-131, Felipe al virrey don Duarte de Meneses, 23 de febrero y 14 de marzo de 1588; Headley, «Spain's Asian presence», 638-645.

14. ASF, *MdP* 2636/124, instrucción a Dovara; cap. 6 (estimación de Santa Cruz y Pedrosa); IVdeDJ 101/99-104, consulta del 31 de enero al 5 de febrero de 1587 (2 millones para la flota y 5 millones para el ejército de Flandes).
15. *BMO*, II, 29-31: 30, 329 y 345, Olivares a Felipe, 24 de febrero, 29 de agosto y 9 de septiembre de 1586; *ibidem*, 420, Felipe a Olivares, 18 de noviembre de 1586.
16. *BMO,* II, 435, Felipe a Olivares, 18-19 de noviembre de 1586; *ibidem,* 487-488, Olivares a Felipe, 22 de diciembre de 1586; y AGS, *Estado* 949/86, declaración del 29 de julio de 1587 de los banqueros de Roma, G. A. Pinelli y G. Gentili, de que los agentes papales acababan de depositar en sus bóvedas un millón de ducados para la Armada.
17. TNA, *SP* 84/19/149-152v, interrogatorio a Oda Colonna, sobrino del cardenal Marco Antonio Colonna, por Mauricio de Nassau el 9 de diciembre de 1587, transmitido por este a Walsingham ese mismo día (resumen en *CSPF,* XXI/3, 448-449); BL, *Cotton* ms. Vespasian C. VIII/95, Walsingham a Leicester, 5 de mayo de 1588 EA.
18. *BMO,* II, 315-317, don Bernardino de Mendoza a Felipe, 13 de agosto de 1586 (con numerosas apostillas reales) y 348-349, respuesta de Felipe, 5 de septiembre de 1586; Plymouth Archives, The Box, *Drake* ms. 277/15 (antes Plymouth and West Devon Record Office, PCM 1963 37/15), comisión de Isabel para que Drake dirija la flota que está a punto de zarpar «por el honor y la seguridad de nuestros reinos y dominios», 15 de marzo de 1587 EA.
19. Corbett, *Papers,* 102-104, Drake a Walsingham, 2 de abril de 1587 EA.
20. Hopper, *Sir Francis Drake's,* 28-29, Consejo Privado a Drake, 9 de abril de 1587 EA; *BMO,* III/1, 201-202, Mendoza a Felipe, 19 de abril de 1587.
21. BL, *Additional* ms. 28,376/33-34, Andrés de Prada a don Juan de Idiáquez, 17 de mayo de 1587.
22. Detalles sobre cada barco contratado para la Armada en *BMO,* V, anexo 5, «Resumen del historial».
23. Adams, «Armada Correspondence», 55-58, Thomas Fenner a Arthur Atye (?), sin fecha, pero de mayo de 1588. Corbett, *Papers,* 113-116, publicó partes de esta carta, que sirvió de base para dos narraciones impresas de la incursión (detalles en Adams, «Armada Correspondence», 55, n. 4). Tanturri, «La incursión», 8388 (dos relatos italianos), *CSPV,* VIII, 274-275 («Report of Drake's Operations»), y Hopper, *Sir Francis Drake's,* 35-38, «Advis de ce qui est passé», todos documentaban que Drake había intentado capturar y saquear la ciudad, y mencionaban el alcance superior de sus cañones navales.
24. Adams, «Armada Correspondence», 52-54, Drake a Leicester, 27 de abril y 17 de mayo de 1587 EA; Corbett, *Papers,* 131, Drake a Walsingham, 17 de mayo de 1587 EA; ASV, *NS* 19/12, Novara a Rusticucci, 14 de mayo de 1587 (500.000 ducados en daños sufridos por Felipe, y 200.000 más por particulares). Muchas fuentes han subestimado las consecuencias de la interceptación por parte de Drake de las comunicaciones marítimas entre el Mediterráneo y el Atlántico, pero véase KML, *MSP: CR* 4/149, Idiáquez a Medina Sidonia, 20 de mayo de 1587, y 167-168, Felipe a Medina Sidonia, 27 de mayo de 1587, sobre la necesidad de retener las tropas y naves enviadas desde Italia en Gibraltar, hasta que Drake se hubiera marchado.
25. Drake interceptó una carta que expresaba preocupación por el regreso seguro de una carraca «que pasó el invierno en las Indias», lo que lo alertó del posible botín: Hopper, *Sir Francis Drake's,* 41-42.
26. *BMO,* III, 479, 692-694, 721-722, 773-775, 816-817 y 862. Incluso esto es una simplificación de la historia. El rey bombardeó a sus diversos comandantes con varios cambios de plan más durante estas cuatro semanas y, obviamente, el

contenido de cada carta tendría que haberse compartido con todos los demás afectados: véase, por ejemplo, KML, *MSP: CR* 4/273, 281 y 284, Felipe a Medina Sidonia, 10, 14 y 23 de julio de 1587.

27. Roiz Soares, *Memorial,* 238; ASMa, *AGS* 600a, unfol., Cavriano de Mantua al duque, 27 de mayo de 1587. Ejemplos de la obsesión que tenían otros embajadores con Drake durante el verano de 1587 aparecen en los despachos en *CSPV*; en ASG *AS* 2418/3; en ASF *MdP* 4918; y en OÖLA *KB*, IV.

28. *BMO*, III, 380 y 411, consulta del Consejo de Guerra del 19 de mayo de 1587, y resolución real del día 23.

29. *BMO*, II, 640-641, Idiáquez a Medina Sidonia, 28 de febrero de 1587; ASV, NS 19/256, Novara a Rusticucci, 6 de mayo de 1587, donde cita a don Hernando de Toledo.

1. *BMO,* II, 398-399, Parma a Felipe, 30 de octubre de 1586.

2. *BMO,* II, 483, Felipe a Parma, 17 de diciembre de 1586 (borrador con apostilla real).

3. *BMO,* II, 535-536 y 638-639, Parma a Felipe, 17 de enero de 1587, y respuesta de Felipe de 28 de febrero. El rey había expresado antes su preocupación por la falta de un puerto de aguas profundas en los Países Bajos, señalando que «por esto convendrá mucho haber algún puerto en ella, como sería el de Incusen [Enkhuizen], teniendo a Frisia, porque sin puerto no se puede hacer nada» (*BMO,* I, 550, Felipe a Parma, 29 de diciembre de 1585). ¡Exacto!

4. MLM ms. MA 661, «Ciertas minutas de principio del año de 1587 sobre cosas de Inglaterra» de Idiáquez, hológrafo y muy corregido. Aunque no está fechado, la evidencia interna muestra que lo compuso a mediados de febrero de 1587, justo antes de tener don Juan noticia de la ejecución de María Estuardo.

5. Maura, *El designio,* 167-168, Idiáquez a Medina Sidonia, 28 de febrero de 1587.

6. *Ibidem*, 163-174, Medina Sidonia a Idiáquez, 22 de febrero de 1587; respuesta de Idiáquez, 28 de febrero; Medina Sidonia de nuevo, 5 de marzo; y *BMO*, III/1, 474-475, Felipe a Medina Sidonia, 3 de junio de 1587.

7. *BMO*, III/1, 479-480, Felipe a Parma, 5 de junio de 1587. Véase también *ibidem*, III/2, 770-772, despido fulminante de Parma el 20 de julio de 1587. Sobre la «Empresa de Escocia», por la que el rey envió 10.000 ducados a los conspiradores escoceses, véanse *BMO,* II, 436-437 y 492-494, Mendoza a Felipe, 28 de noviembre y 24 de diciembre de 1586, y 555-556, Felipe a Mendoza, 28 de enero de 1587; *ibid.*, III/1, 228, Parma a Felipe, 27 de abril de 1587, y 385-386, Mendoza a Felipe, 20 de mayo de 1587; y III/2, 155-156, Robert Bruce a Mendoza, 2 de octubre de 1587.

8. BL, *Additional* ms. 28,700/147, 151, 155 y 156, Vázquez a Felipe, 6, 7, 9 y 14 de febrero de 1587, con rescriptos reales.

9. *Ibidem*, 28.363/116-117, Juan Ruiz de Velasco a Vázquez, 20 de junio. El rey volvió a hacer negocios el 1 de julio y se levantó de la cama por primera vez dos días después (f. 128).

10. *Ibid.*, 28,376/336, Andrés de Prada a Juan de Idiáquez, 17 de mayo de 1587.

11. *BMO*, III/2, 652, consulta del 3 de julio de 1587; *CSPV*, 302, Lippomano al dux de Venecia, 5 de agosto de 1587 (transmitía la visión pesimista del prior don Hernando de Toledo).

12. NMM, ms. PHB/1B/444-447, «Lo que su majestad ha mandado comunicar al Señor Cardenal Archiduque para que lo tenga entendido y para que en llegando el marqués de Santa Cruz le hable Su Alteza en esta substancia de parte de su majestad», redactado por Idiáquez (lleva su «rúbrica»), enviado a Alberto el 14 de septiembre de 1587. El documento tiene una apostilla: «Este papel comunicó Su Alteza al duque de Medina Sidonia de parte de su majestad por muerte del marqués

de Santa Cruz». *BMO,* III/2, 1065-1067, imprime una minuta de este documento, con varias enmiendas de Felipe.
13. *BMO*, III/2, 1006-1007 y 1067-1068, instrucciones a Parma, 4 de septiembre de 1587, y a Santa Cruz, 14 de septiembre de 1587, ambos borradores. A pesar de las diferentes fechas, los dos documentos se concibieron y se prepararon al mismo tiempo, porque en el primero Felipe menciona dos veces el segundo. Sin duda, retrasó diez días el documento de Lisboa con la esperanza de que ambos llegaran a su destino al mismo tiempo.
14. *BMO,* III/2, 1069-1070, Felipe a Parma, 14 de septiembre de 1587.
15. *BMO,* III/3, 1225 y 1275-1276, Felipe a Santa Cruz, 10 y 21 de octubre de 1587; HHStA, *Statenabteilung Spanien: diplomatische Korrespondenz* neu 11, Konvolut 6/319, Khevenhüller a Rudolf, 15 de noviembre de 1587 *(«welle Er gern als ein Particular Soldat, aber nicht als sein General mit»)*.
16. ASVe, *SDS* 20, unfol., Lippomano al dux, 14 de noviembre de 1587, se adjunta una copia de la carta de Santa Cruz del 4 de noviembre; HHStA, *Statenabteilung Spanien: diplomatische Korrespondenz* neu 11, Konvolut 7/344-345, Khevenhüller a Rudolf, 30 de noviembre de 1587. Véase también el perspicaz análisis que hizo el nuncio papal sobre los riesgos estratégicos si Felipe posponía la Empresa hasta el año siguiente: ASV *NS* 19/283-284, Novara a Rusticucci, 10 de agosto de 1587.
17. *BMO,* III/2, 1069-1070, Felipe a Parma, 14 de septiembre de 1587, y III/3, 1275, Felipe a Santa Cruz, 21 de octubre de 1587, ambos borradores.
18. *BMO,* IV/2, 235-238, relación del ejército de Flandes, 29 de abril de 1588 (coste mensual = 454.315 ducados); *ACC,* X, 118 (Felipe afirmó el 9 de junio de 1588 que la Armada costaba 900.000 ducados al mes); BZ, 141/160, Felipe al conde de Barajas, 18 de junio de 1588, copia (se concentra en la Hacienda); IVdeDJ, 55/XI/62-63, Mateo Vázquez a Felipe y respuesta, 31 de marzo de 1588 (venta de joyas).
19. *BMO,* III/3, 1398-1401, Parma a Felipe, 14 de noviembre de 1587, en respuesta a una carta real fechada el 30 de septiembre de 1587 (*ibidem*, 1146).
20. *BMO,* III/3, 1391-1392, 1536, 1579, 1616-1617 y 1662-1663, Felipe a Santa Cruz, 9 de noviembre, 10, 21 y 29 de diciembre de 1587 y 4 de enero de 1588 (el bombardeo verbal solo cesó cuando el marqués anunció que sus espías en Inglaterra habían confirmado que Parma seguía en Flandes); e *ibidem*, 1538-1539 y 1594, Felipe a Parma, 11 y 24 de diciembre de 1587.
21. *BMO,* III/3, 1817-1818, Parma a Felipe, 31 de enero de 1588.
22. *HMC Bath,* V, 80-81 y 85, Burghley al conde de Shrewsbury, 19 de junio y 26 de noviembre de 1587; Parker, «Queen Elizabeth's Instructions», instrucciones preparadas por Walsingham y firmadas por la reina, 20 de diciembre de 1587 (Adams, «The Armada», 39, y *HMC Foljambe,* 109-110, imprimieron borradores ligeramente diferentes); Stoye, «An Early Letter», 527-528, John Chamberlain a Stephen Powle, 15 de diciembre de 1587 (todas las fechas EA).
23. Laughton, I, 45-46, Howard a Burghley, 23 de enero de 1588, hológrafo (véase el original muy corregido en BL, *Harleian* ms. 6994/112); Adams, «The Armada», 68-70, el mismo al mismo, 23 de febrero de 1588; *HMC Bath,* V, 86, Walsingham a Shrewsbury, 27 de febrero de 1588 (todas las fechas EA).
24. Laughton, I, 123-126, Drake al Consejo Privado, 30 de marzo de 1588; *ibidem*, 147-149, Drake a Isabel, 13 de abril de 1588, en respuesta a sus «notas particulares» (ambas fechas EA). *Ibidem*, 159, Howard a Burghley, 17 de abril de 1588.
25. *HMC Bath,* V, 90, lord Talbot a Shrewsbury, 7 de mayo de 1588 (ambas fechas EA).
26. APC, XVI, 57-58, orden del 10 de mayo de 1588 (esto explica el misterio de

dónde estaba Drake cuando Fenner y Cross le escribieron desde Plymouth el 12 de mayo: Laughton, I, 171 n. 1); *HMC Foljambe,* 116, Elizabeth a Howard, 13 de mayo de 1588 (todas las fechas EA).

27. Laughton, I, 179-180, Howard a Burghley, 23 de mayo de 1588 EA.

28. Adams, «Armada Correspondence», 76-77, Howard a Leicester, 6 de junio de 1588 EA; Laughton, I, 252-253, Marmaduke Darrell al Consejo Privado, Plymouth, 11 de julio de 1588 EA. Brayshay, «Plymouth's Coastal Defences», estimó que la población de Plymouth en 1588 era de unos cuatro mil a cuatro mil quinientos habitantes.

29. BL, *Additional* ms. 28.363, ss. 175-179v, Vázquez a Juan Ruiz de Velasco y respuesta, 16-20 de enero de 1588; pero el f. 188, fechado el 12 de febrero de 1588, informaba de que el rey seguía bajo cuidados médicos. Para otros informes sobre su salud, véase BZ, 143 ss. 12-13 (23 de enero de 1588), 29 (27 de febrero), 41 (8 de marzo) y 46 (16 de marzo).

30. *BMO,* III/2, 1229, Leyva a Felipe, 10 de octubre de 1587; *BMO,* III/3, 1718, consultas del Consejo de Guerra, 16 de enero de 1588, refrendando las sugerencias que hizo Leyva en persona; *ibidem*, 1787, 1801-1802 y 1806, Felipe a Santa Cruz, 28 de enero de 1588. ASV, *NS* 34/119-120, Novara a Montalto, 22 de enero de 1588, menciona la llegada de Leyva a Madrid dos días antes y añade que «no volverá a Lisboa porque no está de acuerdo con el marqués de Santa Cruz».

31. *BMO,* III/3, 1744, Santa Cruz a Felipe, 19 de enero de 1588; *ibidem*, 1743, instrucción secreta a Fuentes, 23 de enero de 1588.

32. *BMO,* III/3, 1806, Felipe a Santa Cruz, 30 de enero de 1588; y 1824, «Puntos para la instrucción de todo lo que ha de hacer el marqués de Santa Cruz», borrador con correcciones reales hológrafas. *BMO* fecha estas instrucciones «hacia el 30 de enero», pero parece más probable que fuera el 23 de enero, ya que ese día Felipe firmó sus instrucciones para Fuentes.

33. *BMO,* III/3, 1797, Fuentes a Moura e Idiáquez, Lisboa, 30 de enero de 1588, hológrafo. Es difícil hacer justicia al tono insultante de Fuentes, porque se dirigió a Santa Cruz con la voz imperativa y la forma *vos* que se utilizaba para dirigirse a personas socialmente inferiores («Mirad mi instrucción y veréis …»).

34. TNA, *SP* 12/211/157-162, «The Report of George Wood Towching the Spanische Preparation».

35. *BMO,* III/3, 1255-1257 y 1301-1302, Juan de Acuña Vela a Felipe, 17 y 24 de octubre de 1587, señalando la necesidad de nuevos carros de campaña y las dificultades para construirlos. Los problemas para embarcar el tren de asedio se han reconstruido a partir de *BMO,* III/3, 1653-1654, 1819 y 1865-1866, y IV/1, 1280-1281: 1281, Acuña Vela a Felipe, 2 y 30 de enero, 3 de febrero y 12 de marzo de 1588.

36. Gracia Rivas, *Los tercios,* 172-173, registró pérdidas de los tercios; Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 397, anotó muertes de marineros de Guipúzcoa; AGS, *CS* 2a/278/29-42, «Sumario de los soldados y marineros que han muerto del Armada», 11 de diciembre de 1587.

37. Roiz Soares, *Memorial,* 245; HHStA, *Statenabteilung Spanien: diplomatische Korrespondenz* neu 11, Konvolut 7/345-348, Khevenhüller a Rudolf, 21 de febrero de 1588.

38. Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, V (1880), 413-515, imprimió por primera vez el itinerario de navegación de Escalante (cita en 482-483). Para el destino del manuscrito (ahora BNE, ms. 3104), véase AGI, *IG* 740/95, consulta del Consejo de Indias, 18 de agosto de 1582, con rescripto real. El Consejo recomendó un pago de 1.000 ducados a Escalante por su trabajo; Felipe le concedió 500.

39. *BMO,* IV/2, 395-396, Ribadeneira a la marquesa de Camarasa, mediados de mayo de 1588. El tatarabuelo del duque era Fernando el Católico.
40. KML, *MSP: CR* 4/95-96, don Juan de Idiáquez a Medina Sidonia, 31 de mayo de 1587, decía: «Ya otra vez me acuerdo haber escrito a vuestra señoría esto mismo de parte de su majestad, y ahora que se lo he dicho me lo ha tornado a mandar otra vez»; HHStA, *Spanien Varia* fasz 2/347v, Ibáñez de la Cruz, «Discurso en que se condena al gobierno», 1599.
41. HSA, *Altamira* 7/1/9, Medina Sidonia a Mateo Vázquez, 20 de mayo de 1580, pregunta por el envío a Milán; Biblioteca Bartolomé March, Madrid, *Colección Medina Sidonia,* patentes reales para el duque como gobernador de Milán fechados el 27 de marzo y el 15 de mayo de 1581.
42. *BMO,* IV/1, 3-4, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez (dos cartas), 16 de febrero de 1588. Duro, *La Armada,* I, 414-417, también imprimió la primera carta, pero con algunos errores graves de transcripción. El duque propuso a don Martín de Padilla como comandante de la Armada «porque es muy cristiano» y «tiene noticia mucha de mar y se halló en la Batalla Naval [Lepanto]».
43. Al igual que los redactores de *BMO,* no hemos podido localizar la carta del duque del 18 de febrero de 1588, por lo que hemos reconstruido su contenido a partir de la respuesta escrita por Idiáquez y Moura cuatro días después: *BMO,* IV/1, 65, la cursiva es nuestra. Véase también *ibidem*, 36-37, Felipe, Idiáquez y Moura a Medina Sidonia, 20 de febrero de 1588, todos atribuyen las anteriores renuncias del duque «a vuestra gran modestia»; aunque Moura añadió cruelmente: «Permitidme que os recuerde cuánto se han sacrificado algunas personas para conseguir a su muerte lo que vuestra señoría aporta a esta empresa al principio». *BMO,* IV/1, 3-4, Medina Sidonia a Idiáquez, 16 de febrero de 1588, culpó a los dos ministros de organizar su inoportuno nombramiento.
44. HSA, *Altamira* 1/I/44, Medina Sidonia a Vázquez, 29 de febrero de 1588, hológrafo, cursiva añadida (*BMO,* IV/1, 138, solo reproduce una parte de esta increíble carta). ASMa, *AGS* 601, unfol., Cavriano al duque de Mantua, 2 de marzo de 1588, registra el rechazo real a la petición de Medina Sidonia de «besar las manos del rey» en su camino de Sanlúcar a Lisboa. El rey había rechazado una petición similar nueve meses antes: KML, *MSP: CR* 4/288-289, don Juan de Idiáquez a Medina Sidonia, 24 de julio de 1587.
45. HSA, *Altamira* 1/I/46, Vázquez a Felipe, 8 de marzo de 1588, con un rescripto muy corregido (*BMO,* IV/1, 192, reproduce solo parte de este notable rescripto). KML, *MSP: CR* 5/82, Felipe a Medina Sidonia, 11 de marzo de 1588, es el original de la «carta tranquilizadora» de Felipe, redactada por Vázquez, quien efectivamente hizo caso al rey cuando le dijo: «Tomad lo que quisiereis de lo que he escrito»; *BMO,* IV/1, 198, reprodujo la minuta.
46. *BMO,* III/3, 1942, Bertendona a Felipe, 15 de febrero de 1588, cursiva nuestra.
47. Campbell, *Grammatical Man*, 73, resume el brillante trabajo de Von Neumann sobre la «redundancia».
1. *BMO,* III/2, 916, Francisco Duarte a Felipe, 15 de agosto 1587 (hospital); *ibidem* IV/1, 151-152, Fuentes a Felipe, 2 de marzo de 1588 (colgar desertores, aprobado por Felipe el día 7: *ibidem,* 181); *ibid.*, 7-8, Fuentes a Idiáquez y Moura, 16 de febrero de 1588.
2. *BMO,* IV/1, 226, y IV/2, 16-17, Medina Sidonia a Felipe, 15 y 26 de marzo de 1588; *ibidem,* IV/1, 243-245, «Relación de la visita que en particular hizo el duque», 19 de marzo de 1588; *ibid.*, IV/3, 453, Bobadilla a Idiáquez, 20 de agosto de 1588. El 26 de marzo, Acuña Vela protestó y le dijo al rey: «Paréceles … hace poco para las piezas de mar a treinta pelotas para cada una», pero ahora «Medina querría que

se las cumpliesen a cincuenta por pieza». Instó a Felipe a desautorizar a su entusiasta nuevo comandante, pero el rey se negó (aunque prohibió al duque que retrasara su partida para adquirir más municiones): *ibid.*, IV/2, 22-23, Acuña Vela a Felipe, 26 de marzo de 1588; *ibid.,* 95-96, Felipe a Medina Sidonia, 3 de abril de 1588.

3. *BMO*, IV/1, 172-173 y 275, Felipe a Parma, 6 de marzo de 1588, y a Medina Sidonia, 21 de marzo de 1588.

4. Mousset, *Dépêches*, 380, Longlée a Enrique III, 5 de junio de 1588.

5. BL, *Additional* ms. 35.841/88-9v, sir Edward Stafford a Walsingham, 7 de julio de 1588, EA.

6. Brugmans, II, 447, «Discours» de Thomas Wilkes, 1587.

7. Fuerza holandesa por tierra tomada de *CSPF,* XXI pt. 3, 14-15; y por mar de ARA, *Staten-General* 12561.3 ss. 1-2, y Bor, *Oorspronck*, III, pt. 2, bk. 25, ff. 6-7.

8. *BMO,* IV/2, 105-106, Felipe a Parma, 5 de abril de 1588.

9. ASN, *CF* 1690, unfol., «Relación de los baxeles que se hallan oy lunes 2 de noviembre [1587] en este puerto de Dunckerque» (se documentan solo nueve barcos de ciento cincuenta a doscientas toneladas de carga). Véanse también las cuentas de Thorivio Martínez, «pagador de la Armada de los estados de Flandes», conservadas en forma fragmentaria en AGS, *CMC* 2a/1077, 3a/692 y 3a/713. Sobre los buques fantasma escoceses, véase *BMO,* III/1, 80-81 y 228, Parma a Felipe, 22 de marzo y 28 de abril de 1587; *ibidem,* 182, Parma a Mendoza, 13 de abril de 1587; *ibid.,* 385-386, Mendoza a Felipe, 20 de mayo de 1587; e *ibid.*, III/3, 1155-1157, Robert Bruce a Mendoza, 2 de octubre de 1587.

10. *BMO,* III/3, 1579-1581, 1617-1619 y 1817-1818, Parma a Felipe, 21 y 29 de diciembre de 1587, y 31 de enero de 1588; *ibidem,* IV/1, 257-259, y IV/2, 107-108, el mismo al mismo, 20 de marzo y 5 de abril de 1588.

11. *BMO,* IV/2, 38, del corregidor de Vizcaya a Andrés de Alva, 28 de marzo de 1588, con apostillas reales.

12. *BMO,* III/1, 174-176, Medina Sidonia a Felipe, 31 de marzo de 1587, una carta de una perspicacia admirable.

13. *BMO*, IV/1, 243-5, «Relación de la visita que en particular hizo el duque de Medina Sidonia», 19 de marzo de 1588; *ibidem*, IV/2, 14-17, Medina Sidonia a Felipe, 26 de marzo de 1588 (dos cartas).

14. *BMO,* III/3, 1799, Felipe a Santa Cruz, 28 de enero de 1588; *ibidem,* IV/1, 90, Medina Sidonia a Felipe, 25 de febrero de 1588; *ibid.*, 227-228, el mismo al mismo, 15 de marzo de 1588; *ibid.*, 178, Felipe a Medina Sidonia, 7 de marzo de 1588; *ibid.,* IV/2, 13, Medina Sidonia a Martín de Idiáquez, 26 de marzo de 1588.

15. *BMO,* IV/1, 137, Acuña Vela a Felipe, 10 de abril de 1588, sobre la producción de armas «sin ningún follaje ni labor». Detalles sobre las fundiciones de Lisboa, y la presión excesiva sobre la producción a principios de 1588, en *ibidem*, IV/1, 94-95 y 208-210, Acuña Vela a Felipe, 25 de febrero y 12 de marzo de 1588 (dos cartas); *ibid.,* 202, Fuentes a Felipe, 12 de marzo de 1588; y Salgado, *Os navios,* 34-36.

16. *BMO*, IV/2, 134, Medina Sidonia a Martín de Idiáquez, 9 de abril de 1588.

17. Ferná ndez Duro, *Disquisiciones ná uticas*, II, 193, carta de Eugenio de Salazar,1573.

18. *BMO,* I, 420-421, Parma a Felipe, 30 de noviembre de 1583; *ibidem,* III/1, 112-113, Idiáquez a Santa Cruz, 25 de septiembre de 1587, adjuntando la relación preparada por Robert Heighington, un exiliado católico inglés (véase p. 713, n. 23).

19. *BMO*, IV/1, 291-292, Medina Sidonia a Felipe, 23 de marzo de 1588. El rey aprobó estas decisiones y pidió ver una copia tanto del mapa como del derrotero; el duque respondió el 2 de abril (*ibidem,* IV/2, 87-88). El duque recibió elogios por

ambas innovaciones: véase en *ibid.*, 36, Idiáquez a Medina Sidonia, 28 de marzo de 1588: «Lo de la carta y derrotero que vuestra señoría ha mandado hacer para su viaje, se ha tenido por cosa acertadísima».

20. *BMO*, IV/2, 42-48, reproduce la copia del *Derrotero* publicada por «Antonio Álvarez, impresor de su excelencia», fechada el 30 de marzo de 1588, ahora en AGS, *Estado* 431/17. Probablemente este es el ejemplar que el duque envió a Felipe. Rodríguez-Salgado, «Pilots, navigation», 148-151, destacó el desorden que había en los datos del Derrotero y especuló que los autores se basaran en fuentes comerciales anticuadas.

21. AGS, *CS* 2a/283, sin foliar (un gran legajo ordenado por nombre de pila), pago final del 12 de mayo de 1588 a Ciprián Sánchez de 297 escudos y 5 reales por 85 cartas de marear.

22. *BMO,* IV/2, 324, Bernabé de Pedroso a Felipe, 12 de mayo de 1588.

23. *BMO*, III/3, 1622-1627, Ribadeneira, *Exhortación* (enviada a Medina Sidonia a mediados de mayo de 1588: *ibidem*, IV/2, 395-396). Ribadeneira, *Historia eclesiástica de la cisma del reino de Inglaterra*, se publicó simultáneamente en Madrid, Zaragoza, Valencia, Barcelona, Nápoles y Amberes en junio de 1588 (fecha dada en ASF, *MdP* 4919/408-411, Alemanni al gran duque, 23 de julio de 1588). El propio Ribadeneira admitió que «la venida de Draque a Cadiz nos dio prisa» en terminar su *Historia*: *MHSI Ribadeneira*, II, 77, carta a Padre Alonso Deza, 22 de agosto de 1587.

24. Laughton, I, 186-189, Howard a Burghley, Plymouth, 28 de mayo de 1588 EA.

25. Hughes y Larkin, *Tudor Royal Proclamations,* III, 14-15, proclamación del 1 de julio de 1588; TNA, *SP* 12/211/93, Burghley a Walsingham, 24 de junio de 1588; TNA, *SP* 77/4/171-173, Isabel a sus comisionados de paz, 29 de junio de 1588, copia (e *ibidem,* ff. 177-180v, un borrador de esta carta con numerosas correcciones de Burghley, sin fecha, pero entre el 24 y el 28 de junio). Todas las fechas EA.

26. TNA, *SP* 77/4/231-233, Dale a Elizabeth, 12 de julio de 1588 EA (el subrayado está en el original). Dale tuvo la audacia de recordar a Parma que rara vez bastaba una sola batalla «para conquistar un reino en otro país».

27. Wright, *Queen Elizabeth,* II, 378, sir Thomas Heneage a Leicester, desde la corte, 17 de julio de 1588; KML, «Dr Valentine Dale: Letters on Talks with the Duke of Parma», n.º 2, Dale a Robert Beale, Bourbourg, 25 de julio de 1588, con cartas igual de cáusticas a Leicester, Walsingham, Burghley y Hatton el mismo día (todas las fechas EA). Camden, *Annales*, 262-263, reprodujo un relato de la audiencia de Dale con Parma, seguramente basado en estas cartas.

28. *BMO*, IV/2, 338-339, Medina Sidonia a Felipe, 14 de mayo de 1588 (dos cartas).

29. *BMO*, III/3, 1576, Felipe a Oquendo, 21 de diciembre de 1587; *ibidem*, IV/2, 430-432, órdenes generales de Medina Sidonia, 21 de mayo de 1588.

30. Robres y Ortolá, *La monja*, 70-74, Granada al patriarca Juan de Ribera, 22 y 27 de mayo de 1588; *BMO,* IV/2, 424, Acuña Vela a Felipe, 21 de mayo de 1588.

31. *BMO,* IV/2, 449-451, Medina Sidonia a Felipe, 28 de mayo de 1588.

32. *BMO,* IV/2, 470, Medina Sidonia a Felipe, 30 de mayo de 1588; *ibidem,* 464, Bobadilla a Idiáquez, 29 de mayo de 1588.

33. San Gerónimo, «Memorias», 428; BL, *Additional* ms. 28263/469, Felipe a Vázquez, 25 de mayo de 1588 (es impresionante el uso que hace Felipe de «su pueblo»). La hija menor de Felipe, Catalina, se había marchado a Saboya inmediatamente después de casarse en 1585. Felipe no volvió a verla y murió en 1597.

34. Pérez Bustamente, «El cronista», 755 n. 1, Moura a Parma, 2 y 17 de junio de 1588.

35. BZ, 143/97, Felipe a Vázquez, 18 de junio de 1588.

36. BZ, 143/111, Vázquez a Felipe y respuesta, 28 de junio de 1588, sobre una carta del duque del Infantado (Vázquez llamó la atención de Felipe sobre la carta del duque el 14 de junio, pero el rey respondió: «No me atrevo a ver ahora papeles tan largos como este», *ibidem*, 143/88); AGS, *Estado* 595/32, Idiáquez a Felipe y respuesta, sin fecha, pero agosto de 1588. La cursiva es nuestra.

1. BZ 142/171a, discurso de Felipe a las Cortes de Castilla, enero de 1588, hológrafo; *BMO,* IV/1, 65, Idiáquez y Moura a Medina Sidonia, 20 de febrero de 1588.

2. *BMO,* IV/2, 522, Medina Sidonia a Felipe, 14 de junio de 1588, menciona que, cuatro días antes, había enviado al capitán Moresin de vuelta a Parma.

3. *BMO,* IV/2, 522-523, Medina Sidonia a Felipe e Idiáquez, 14 de junio de 1588.

4. *BMO,* IV/3, 64-65, relación del viaje de Miguel de Esquivel, donde enumera los barcos de la Armada que encontró en las islas Sorlingas; *ibidem*, 243, Medina Sidonia a Parma, 25 de julio de 1588, afirmaba que las tormentas del mes anterior habían hecho que se dispersaran «las dos tercias partes de la armada».

5. *BMO,* IV/2, 551-555, Medina Sidonia a Felipe e Idiáquez, 24 de junio de 1588, junto con material de apoyo. Aunque no era lo habitual, Medina Sidonia escribió el borrador de su carta al rey, así como el original, de su puño y letra, quizá porque, dado su contenido, no se atrevió a emplear a un secretario. Al dorso del borrador escribió con prudencia «guárdese» y «ojo», ya que su contenido podría arruinarlo y deshonrar a su familia: KML, *MSP: CR* 5/280-282.

6. OÖLA, *KB* 4/311-312, Khevenhüller a Rodolfo II, 13 de julio de 1588; Tellechea Idígoras, *La Invencible,* 79, Novara a Montalto, 6 de julio de 1588.

7. *BMO,* IV/2, 603, Recalde a Martín de Idiáquez, 28 de junio de 1588; *ibidem,* 581-582, acta del debate del Consejo del 27 de junio por el secretario del duque, Arceo (un documento fascinante); *ibid.,* 592, Medina Sidonia a Felipe, 28 de junio de 1588.

8. *BMO,* IV/2, 602, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 28 de junio de 1588. Recalde también era pesimista: «Me llegará al alma que no probemos fortuna» (*ibidem*, 603, Recalde a Martín de Idiáquez, 28 de junio de 1588).

9. *BMO,* IV/3, 123-124, Recalde a Martín de Idiáquez, 11 de julio de 1588. Sobre la recolocación del mástil de Santa María, véase *BMO,* IV/3, 113-114 y 123-124, Medina Sidonia y Recalde a Felipe, ambos fechados el 11 de julio de 1588. Oquendo también alabó este logro, «porque todos decían que no podría ir con la armada»: *ibidem*, 161, Oquendo a Felipe, 15 de julio de 1588.

10. BZ 143/97 y 111, Felipe a Mateo Vázquez, 18 y 28 de junio de 1588; *BMO,* IV/3, 62-63, Idiáquez a Felipe, y rescripto real, 6 de julio de 1588.

11. NMM, ms. PHB/1B/449-451, Felipe a Medina Sidonia, 1 de julio de 1588, junto con un documento titulado «Las razones con que se sueltan las dificultades que se ponen a la jornada comenzada y las causas por que Su Majestad está firme en la resolución de pasar adelante con ella», rubricado por don Juan de Idiáquez.

12. *BMO,* IV/3, 17-18, Moura e Idiáquez a Medina Sidonia, 1 de julio de 1588; e *ibidem*, 53-54, Felipe a Medina Sidonia, 5 de julio de 1588 («espero en Nuestro Señor que ha de trocar todas estas dificultades del principio en mayor gloria suya al cabo»). Compárese con el deseo del rey de «granjear» el favor divino en el capítulo 9.

13. *BMO,* IV/2, 513, Medina Sidonia a Parma, 10 de junio de 1588, copia enviada a Felipe (y anotada por él). Véase también KML, *MSP: CR* 5/264-267, minuta de la misma carta, en la que se enumeran *en clair* los tres fondeaderos donde la Armada podía esperar mientras Parma terminaba los preparativos: «Euchep» (Beachy Head), «Hislaga» (Hastings) y «Romaneos» (Romney). Son precisamente los fondeaderos que

aparecen en el «mapa de la Armada» de la costa sur que ha sobrevivido y en el *Speculum* de Waghenaer.

14. *BMO*, IV/2, 541, Felipe a Medina Sidonia, 21 de junio de 1588, acta. Algunos han sugerido que el duque nunca recibió esta carta, que se le envió a través de Flandes, pero los documentos de su archivo prueban que le llegó un duplicado a La Coruña: KML, *MSP: CR* 5/278-279, 289, nota de Felipe del 26 de junio, en la que adjunta una copia de la anterior; y *BMO,* IV/3, 66, Medina Sidonia a Felipe, 6 de julio, acusa recibo.

15. *BMO,* IV/3, 71, Recalde a Martín de Idiáquez, La Coruña, 6 de julio de 1588 (primera carta).

16. *BMO,* IV/3, 71-72, Recalde a Martín de Idiáquez, La Coruña, 6 de julio de 1588 (segunda carta); *ibidem*, 79-80 y 89, consulta del Consejo de Guerra, 6 de julio de 1588, con rescripto del rey al día siguiente; NMM, ms. PHB/1B/452-456, instrucciones de Felipe a Andrés de Alva, 9 de julio de 1588. Cuando el duque se negó a aceptar a Bobadilla, Alva lo desautorizó (*BMO,* IV/3, 115, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 11 de julio, e *ibidem*, 202-203, Alva a Felipe, 19 de julio de 1588). El duque probablemente eligió convocar a Flores al buque insignia el 6 de julio porque ambos habían trabajado juntos cuando el segundo mandaba flotas transatlánticas y cuando dirigió la expedición del Estrecho (*ibidem,* IV/3, 68, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 6 de julio de 1588).

17. *BMO,* IV/3, 68 y 115-116, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 6 y 11 de julio de 1588, y 166, al archiduque Alberto, 15 de julio de 1588.

18. *BMO,* IV/3, 123-124, Recalde a don Juan y a don Martín de Idiáquez («He sido muy largo y aun creo que impertinente»), 11 de julio de 1588.

19. Adams, «The Armada Correspondence», 75-76, Howard a Leicester, 23 de mayo y 6 de junio de 1588; Strype, *Annals,* III, parte II, 545, Drake a Burghley, 7 de junio de 1588. Véase también Laughton, I, 179-180, Howard a Burghley, 6 de junio de 1588; y McDermott, *England*, 209-213. Todas las fechas EA.

20. Historical Manuscripts Commission, *Calendar of the Manuscripts of the Marquis of Bath,* II, 28, Drake a Burghley, 6 de junio de 1588 EA; Laughton, I, 288-289, Howard a Walsingham, 21 de julio de 1588 EA. *BMO,* IV/1, p. LXXXIV, hay un mapa del viaje de Howard, 15-22 de julio de 1588.

21. *BMO,* IV/3, 123-124, Recalde a Martín de Idiáquez, 11 de julio de 1588.

22. TNA, *SP* 12/214/49-60v, interrogatorio en la prisión de Bridewell de los capturados en el Rosario, Londres, 12 de agosto de 1588, testimonio de Vicente Álvarez, capitán del barco, el doctor Góngora y Gregorio de Sotomayor (algunas partes publicadas en Laughton, II, 17-24); y Hyland, *A Century*, 194-195, interrogatorio de Winslade, 9 de agosto de 1588. En Holanda, don Diego Pimentel dijo a sus captores que había recibido instrucciones «de hacer prisionera a la reina, pero de tratarla como reina hasta que recibieran nuevas órdenes» de Felipe: *Breeder verclaringhe*.

23. *BMO,* IV/3, 202-204, Andrés de Alva y Medina Sidonia a Felipe, La Coruña, ambas fechadas el 19 de julio de 1588.

24. *BMO,* IV/3, 217, Bernabé de Pedroso, Proveedor General de la flota, a Andrés de Alva, La Coruña, 20 de julio de 1588; AGS, *CMC* 2a/772, unfol., documentos del San Francisco, orden preimpresa en la que se reducen las raciones, 9 de julio de 1588.

25. *BMO,* IV/3, 209-210 y 220, actas de las reuniones del 20 y 21 de julio de 1588, firmadas por Medina Sidonia; e *ibidem*, 220, declaración firmada por todos los presentes en la reunión de pilotos, La Coruña, 21 de julio de 1588, a las siete de la mañana. Véase también el acta original de estos encuentros que Medina Sidonia guardó en su archivo, sin duda para protegerse si la empresa fracasaba: KML, *MSP:*

CR 5/338-340.
26. *BMO,* IV/3, 222 y 229, Medina Sidonia a Felipe, 22 y 23 de julio de 1588; *ibidem,* 243, Medina Sidonia a Parma, 25 de julio de 1588.
27. *BMO,* IV/1, CIX; *ibidem,* IV/3, 265-266, Medina Sidonia a Felipe, 29 de julio de 1588, enviada el día 30 (hay más documentación en la minuta en KML, *MSP: CR* 5/369-370); *BMO,* IV/3, 262, Recalde a Martín de Idiáquez, 29 de julio de 1588; Tellechea Idígoras, *La Invencible,* 84, Novara a Montalto, 15 de agosto de 1588, cita una carta que recibió de Leyva; *BMO,* IV/3, 266, Medina Sidonia a Martín de Idiáquez, 30 de julio de 1588.
28. *BMO,* IV/3, 468-471, «Relación de lo sucedido», 30 de julio de 1588.
29. TNA, *SP* 12/200/14, conde de Bath (Lord Lieutenant del condado de Devon) al Consejo Privado, 14 de diciembre de 1587 EA; BL, *Lansdowne* ms. 65/40-41v, petición de Francis Drake y William Hawkins, 3 de mayo de 1590 EA; *BMO,* IV/4 224-229, relato de Alonso Vanegas del 30 de julio. La única ventaja que tuvo este retraso para el duque fue que tuvo la oportunidad de reparar el timón dañado de la galeaza insignia San Lorenzo.
1. El lema sobre una medalla holandesa en 1588: VENIT, VIDIT, FUIT. https://www.alamy.com/medal-on-the-downfall-of-the-invincible-fleet-jetonutility-medal-medal-exchange-copper-battle-between-two-ships-omschrift-met-hetje-text-in-cut-cut-classis-hisp-omschrift-venit-x-fvit-x-15-fortress-88-x-the-spanish-fleet-has-come-and-has-been-1588-armada-invincible-fleet-spain-image228081194.html; Harvard, Houghton Library, *Ms* Typ. 16, John Mountgomerie, «A treatise concerning the navie of England», *Addition* fechada 1589.
1. NMM, ms. PHB/1B/444-7, memorando redactado por Idiáquez, con endoso «Este papel comunicó Su Alteza [el archiduque Alberto] al duque de Medina Sidonia de parte de su majestad por muerte del marqués de Santa Cruz». Sabemos que el duque recibió este documento, porque lo archivó junto con las instrucciones del rey del 1 de abril: *BMO,* IV/2, 73-74. *BMO,* III/2, 1065-1067, imprime una minuta, con varias enmiendas de Felipe.
2. *BMO,* IV/2, 75, instrucciones secretas, 1 de abril de 1588, minuta. Un borrador anterior de este documento había autorizado a Medina Sidonia a tomar también Southampton, pero el rey se lo pensó después mejor y se limitó a Wight: NMM, ms. PHB/1B/441. El propio Felipe había navegado del Solent a Southampton en 1554.
3. *BMO,* IV/2, 76, instrucciones para Parma, 1 de abril de 1588 «a enviar con la Armada». *CSPSp*, IV, 251-2, proporcionaba una traducción al inglés, pero omitía la posdata hológrafa.
4. *BMO*, IV/2, 92, Felipe a Medina Sidonia, 3 de abril de 1588.
5. *BMO,* IV/2, 204-205, patente sellada para Leyva, y nota introductoria para Recalde, 22 de abril de 1588 (al final, Recalde envió de vuelta la comisión, sin abrir, cuando regresó a La Coruña en octubre); *ibidem*, 209-210, Felipe a Medina Sidonia, 23 de abril de 1588, minuta.
6. *BMO,* IV/2, 261-262, Medina Sidonia a Idiáquez, 7 de mayo de 1588; KML, *MSP, CR* 5/142-143, «La forma de cómo se había de pelear con los galeones» (impreso con numerosos errores en *BMO,* IV/2, 276-277).
7. ASF, *MdP* 4919/340 y 5037/615, dos dibujos ligeramente distintos enviados por el embajador de la Toscana en Madrid al gran duque, probablemente el 28 de mayo de 1588, junto con otros documentos sobre la Armada. Creemos que el embajador Vicenzo Alemanni vio el original del duque e hizo copias del original del duque, porque la disposición de los barcos en ambas «alas» es la misma que en KML, *MSP, CR* 5/142-143, «La forma» (nota 6, arriba).
8. Chaves, «Espejo de navigantes», «De la guerra o batalla que se da en la mar», en

Fernández Duro, *Armada española,* I, 379-391; Oliveira, *A arte da guerra do mar* (1552), f. lxxii.
9. *BMO,* IV/2, 415, Bertendona a Felipe, 19 de mayo de 1588; *BMO,* IV/3, 161-162, Valdés a Felipe, 15 de julio de 1588, recordando lo que él había defendido en Lisboa dos meses antes; *BMO,* IV/2, 449-451, Medina Sidonia a Felipe, 28 de mayo de 1588.
10. BMO, IV/3, 310, relación de un jesuita anónimo a bordo del buque insignia, entrada del 4 de agosto de 1588. Don Diego no debería confundirse con don Diego Téllez Enríquez, el alto oficial a bordo del San Juan de Sicilia.
11. *BMO*, IV/2, 73-4, instrucciones de Felipe a Medina Sidonia, 1 de abril de 1588.
12. *BMO,* III, 1736-1737, Licenciado Francisco de Guevara a Felipe, 22 de enero de 1588. Irónicamente, Guevara repetía en gran medida algo que Medina Sidonia ya sabía: véanse sus instrucciones a la flota al zarpar a América, 31 de marzo de 1587, en Maura, *El designio,* 175-177. Los otros avisos mencionados por el rey probablemente incluyeran una descripción en 1586 de la superioridad naval inglesa y la necesidad de usar barcos diferentes (más pequeños) a fin de contrarrestarla: AGS, *SP,* libro 1550/569, cardenal Alberto a Felipe, 25 de octubre de 1586.
13. Los siguientes párrafos se basan en *BMO,* IV/2, 500-502, «La orden que ordeno y mando se tenga en la defensa de este galeón real», 7 de junio de 1588, cursiva añadida, y *BMO,* IV/4, 225, relación del capitán Vanegas, primer oficial de artillería a bordo del buque insignia, entrada del 30 de julio de 1588. Los detalles de los dos relatos difieren, porque Vanegas escribió el suyo posteriormente y registraba las disposiciones cuando la Armada entraba en el Canal.
14. Más detalles en Martin, «Incendiary Weapons».
15. *BMO,* IV/4, 224, descripción de protocolos de armas en la «Relación de Vanegas».
16. *BMO,* IV/2, 523, Medina Sidonia a Felipe, frente a cabo Finisterre, 14 de junio de 1588; AGS, *CMC* 2a/772, documentos del San Francisco (Andalucía), dotación de pólvora, cordaje y plomo el 13 de junio de 1588.
17. *BMO,* IV/2, 522, Medina Sidonia a Felipe, junto al cabo Finisterre, 14 de junio de 1588.
18. *BMO,* III/3, 648-649, Leyva a Felipe, 3 de julio de 1587; IV/2, 261, Leyva a Idiáquez, 7 de mayo de 1588.
19. *BMO,* IV/3, 204-205, Medina Sidonia a Felipe, 19 de julio de 1588, confirmado por *ibidem*, 206, un exultante, Valdés a Felipe, 19 de julio de 1588.
20. *BMO,* IV/3, 137-138, Idiáquez a Medina Sidonia, 12 de julio de 1588; *ibidem*, 205-206, desdeñosa respuesta de Medina Sidonia, 19 de julio de 1588.
21. *BMO,* IV/3, 136, Felipe a Medina Sidonia, 12 de julio de 1588; Hyland, *A Century*, 194-195, examen de Winslade, Londres, 30 de julio de 1588 EA.
22. *BMO,* IV/3, 468-471, «Relación de lo sucedido», 31 de julio de 1588. Rodger, «The development», 301, atribuye el origen de este malentendido a Corbett, *Drake and the Tudor Navy,* II, 207, junto con otros historiadores.
23. Lewis, *The Spanish Armada*, 114.
24. BL, *Cotton,* ms. Galba, C.V/32, Antonio Fogaza a don Luis de Reque sens, 10 de mayo de 1574, minuta. *CSPSp,* II, xli, identificó al autor como Fogaza. En 1588 Francisco de Guevara confirmó el análisis de Fogaza punto por punto.
25. Tom Glasgow fue el primero en señalar la importancia de este dibujo de la época. Véase también su artículo «Elizabethan Ships». El mapa infravalora el número de cañones navales llegados a tierra —dos culebrinas de cada uno de los barcos Revenge, Swiftsure y Tiger, y un sacre (pieza de artillería equivalente a un cuarto de la culebrina) del Aid y el Achates: véase Wright, *Queen Elizabeth*, II, 120-122,

Bingham a Leicester, 11 de noviembre de 1580 EA; y TNA, *SP* 63/78/59-72, cartas de Bingham y lord Grey a Isabel y Walsingham, 11-12 de noviembre de 1580 EA.

26. Bourne, *The Art*, 57-58 (citamos la segunda edición de 1587 porque no ha sobrevivido ninguna copia de una edición anterior; la impresa en 1578 seguía disponible en 1581: Taylor, *A Regiment*, 442-444); Mainwaring, «The Seaman's Dictionary» (escrito entre 1620 y 1623), 119 («carro»), 241-242 («garruchas») y 249 («cureñas»).

27. AGS, *CMC* 2a/1210, miscelánea, orden de Valdés fechada el 22 de abril de 1588; una segunda copia en *CMC* 1a/1718 f. 759, señalaba que el cañón (de nueve libras) fue cambiado por un medio sacre, mucho más pequeño, un ejemplo más de la «reequipación de la artillería» llevada a cabo por Valdés en su barco.

28. *BMO,* IV/4, 288-289, relatos de Pietro Pauber sobre el rescate del San Lorenzo.

29. García de Palacio, *Instrucción naúthica,* cap. 33 f. 122; KML, *MSP: CC* 8/30-41 (ff. 171-236), informe de artillería y munición proporcionado por los barcos embargados por Medina Sidonia en julio de 1587: detalles sobre las «ruedas nuevas de pino» en #30 (Gran Grín), #32 (Santa Catalina) y #38 (San Bartolomé). Agradecemos a John F. Guilmartin por indicarnos los defectos de diseño del dibujo portugués de un «encabalgamiento de mar».

30. Laughton, II, 44-47, Seymour, Winter y Palmer al Consejo Privado, los Downs, 6 de agosto de 1588 EA. El trío, no obstante, se preparó para unirse a Howard, y solo su vuelta se lo impidió.

31. Crone, «"The Mariner's Mirrour"», señalaba las diferencias entre las ediciones neerlandesa, latina e inglesa de Waghenaer.

32. TNA, *SP* 12/186/142-144, informe del estado de las defensas de Essex, febrero de 1586; BL, *Additional* ms. 62.935, «Carde of the Beacons of Kent», agosto de 1585; *BMO,* IV/4, 468, relación de Stukeley, 30 de julio de 1588; *APC,* XVI, 169, 171, minutas del Consejo Privado correspondientes al 23 y 24 de julio de 1588.

33. *APC,* XVI, 178, 187, 211 y 302, minutas del Consejo Privado del 26 de julio (Sussex), 2 de agosto (Newcastle y Berwick) y 6 de octubre de 1588 (Topsham); Laughton, I, 289-290 y 300, Drake a Seymour, 21 de julio, y Seymour al Consejo Privado, 23 de julio de 1588. Todas las fechas EA.

34. *APC,* XVI, 176 y 183-185, minutas del Consejo Privado del 24 y 26 de julio de 1588. Todas las fechas EA. Cada *last* eran 24 barriles, algo más de 1.000 kilos.

35. Harvard, Houghton Library, ms. Typ. 16, John Mountgomerie, «A treatise Concerning the Navie of England», añadido fechado en 1589 (publicado parcialmente en Brydges, *Censura Literaria*, V, 139-140).

1. KML, *MSP: CR* 5/369-70, Medina Sidonia a Felipe, 29 y 30 de julio de 1588, copia corregida. *BMO*, IV/3, 265-266, también publica esta carta, pero a partir de otro texto que carece de algunas partes cruciales de la versión de KML.
2. TNA, *SP* 63/136/153-155v, examen de Emanuel Fremoso, 12 de septiembre de 1588 (copias en *ibidem*, ff. 141-142v y 178); *BMO*, IV/3, 262, Recalde a Idiáquez, 29 de julio de 1588 (a todas luces, escrito antes del Consejo de Guerra celebrado ese día); *BMO*, IV/4, 134, diario de Recalde; *ibidem,* IV/3, 382, Billete de Recalde a Bobadilla, 1 de agosto de 1588; *ibidem*, 435, petición de Juan Gil de la Salde, 13 de febrero de 1589; *ibidem,* IV/3, 267, Medina Sidonia a Parma, 31 de julio-1 de agosto de 1588; *ibidem*, 468-471, «Relación de lo sucedido», 30-31 de julio de 1588.
3. *BMO*, IV/3, 522, Valdés a Felipe, 31 de agosto de 1588 (traducción española del texto inglés realizada por Walsingham).
4. *BMO*, IV/4, 20-24, «Relación de lo sucedido» de Pedro Coco Calderón, entrada del 30 de julio de 1588.
5. *BMO*, IV/3, 468, «Relación de lo sucedido», 31 de julio de 1588.
6. *BMO*, IV/4, 134, «Relación del viaje», entrada del 31 de julio. Algunas versiones informaban de que el Gran Grin estaba junto a Recalde, pero el propio almirante afirmó inequívocamente que «el Gran Grín nunca se puso en su puesto» (*ibidem*, IV/3, 383, a Medina Sidonia, 1 de agosto de 1588).
7. Adams, «The Armada Correspondence», 78, Howard al conde de Sussex, 22 de julio de 1588 (copia inferior en Laughton, I, 299); Laughton, I, 288-290, Howard a Walsingham, y Drake a Seymour, 21 de julio de 1588; y 358, Hawkins a Walsingham, 31 de julio de 1588 (todas las fechas EA).
8. Laughton, I, 301-302, Nicholas Oseley a Walsingham, 2 de agosto de 1588; *ibidem,* II, 63-65, White a Walsingham, 8 de agosto de 1588 (ambas fechas EA).
9. *BMO*, IV/3, p. 382. Billete de Recalde a Bobadilla, ¿1de agosto de 1588?
10. *BMO*, IV/3, p. 382-3, billetes de Recalde a Bobadilla y a Medina Sidonia, 1 de agosto de 1588, hológrafa, cada una devuelta con respuestas al margen.
11. ASF, *MdP* 4919/532-533, «Relazione cavata d'una lettera d'un Raguzeo». *BMO*, IV/1, CCL n. 57, publicó y evaluó las explicaciones contradictorias de cómo el San Salvador llegó a explotar. Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 520-525, presenta una lista de los marineros vascos que murieron a bordo del barco.
12. *BMO*, IV/3, 468, «Relación de lo sucedido», 31 de julio de 1588.
13. *Ibidem*, 372, don Jorge Manrique a Felipe, 11 de agosto de 1588; ASF, *MdP* 4919/532-3, «Relazione cavata d'una lettera d'un Raguzeo»; Borja de Medina, «Jesuitas», 30-34, «Imformação». Martin, *Spanish Armada Prisoners*, y *BMO*, IV/1, cxix-cxxi, trataron de conciliar los numerosos relatos sobre el destino del Rosario.
14. *BMO*, IV/3, 415-416, Góngora a fray Martín de los Ángeles, 15 de agosto de 1588; *BMO*, IV/4, 279-280, don Juan de Cardona a Felipe, 20 de noviembre de 1588. Sobre otros que consideraron el abandono del *Rosario* como un error clave, véase *BMO*, IV/3, 431-433, Luis de Miranda a «su señoría», 18 de agosto de 1588; IV/4, 77-78, Gonzalo de Eraso a Felipe, 1 de octubre de 1588; y Parker, «Anatomía», 328 (Recalde).
15. *BMO*, IV/3, 463-467, el diario de Medina Sidonia narra en términos generales la misma historia. Dos semanas antes, Valdés se quejaba de que el duque le había tratado «peor que a cualquier otro comandante del escuadrón»: *BMO*, IV/3, 161-162, Valdés a Felipe, 15 de julio de 1588, y no exageraba: véase el sarcástico comentario que hace el duque sobre él en una carta al rey: página 43 anterior.
16. Laughton, II, 102, «A Note of Certain Speeches Spoken by Sir Martin Frobisher at Harwich», 11 de agosto de 1588 EA, de un testigo presencial.
17. *Ibidem*, 134-136, interrogatorio de Valdés realizado por sus captores ingleses. En

esta ocasión, don Pedro afirmó que rindió su buque insignia cuando Drake le ofreció perdonarles «la vida y un trato cortés». Años más tarde, cambió su versión: véase capítulo 18.

18. TNA, *E* 133/47/3, «Drake versus Drake, 1605»: testimonios de George Hughes, Wood y Evan Owen; Nuttall, *New Light*, 207, Zárate (casualmente, primo de Medina Sidonia) al virrey don Martín Enríquez, 16 de abril de 1579. Winslade sería más tarde sometido al potro de tortura: *APC*, XVI, 200 y 273.

19. Laughton, II, 29, «Examination» de Valdés, 14 de agosto de 1588; TNA, *SP* 12/215/105, declaración de Drake del 6 de septiembre de 1588: «Esto es lo que confieso tener: veinticinco mil trescientos» escudos.

20. *BMO*, IV/4, 77-78, Gonzalo de Eraso a Felipe, 1 de octubre de 1588; *BMO*, IV/4, 499-500, Medina Sidonia a Felipe, 30 de julio de 1589; *ibidem,* IV/3, 69, «Relación de lo sucedido», 1 de agosto de 1588. Vanegas también culpó a Flores por no haber hundido el San Salvador «mientras navegaba en medio de la flota», y lo mismo hizo un jesuita portugués a bordo del buque insignia: *BMO,* IV/4, 224-229, y *BMO*, IV/3, 307-310.

21. Kempe, *The Loseley Manuscripts,* 300-302, el Consejo Privado a los lugartenientes de Surrey, 23 de julio de 1588 EA (minuta en *HMC Foljambe*, 48); Adams, «The Armada Correspondence», 78, Howard al conde de Sussex, 22 de julio de 1588 EA.

22. *BMO*, IV/3, 469, «Relación de lo sucedido», y *BMO*, IV/4, 226,«Relación de Vanegas», entradas correspondientes al 2 de agosto de 1588.

23. *BMO*, IV/3, 469, «Relación de lo sucedido», 2 de agosto de 1588.

24. *BMO*, IV/4, 521, relato de Diego López, 10 de noviembre de 1589, quien afirmaba haber escuchado en persona la historia de Frobisher («le habían rompido el timón las galeazas»); Recalde afirmó: «En este tiempo reconocimos que a la capitana del enemigo le faltaba el timón y hicimos toda nuestra armada vuelta sobre ella y fuimos dándole caza» (*BMO*, IV/4, 135); *BMO*, IV/4, 141-144, comentarios de Fernando de Ayala, a bordo del San Lorenzo. Ayala sitúa el relato «el segundo día de combate, 5 de agosto», pero el segundo día de combate fue el 2 de agosto, y Ayala describió claramente el enfrentamiento de ese día con el Triumph, que correctamente identificó como el barco más grande de la flota inglesa (tan grande que pensó que pudiera tratarse de una carraca portuguesa capturada por Drake el año anterior). El avance de Moncada probablemente también fue titubeante porque tenía que cruzar la corriente marina que entre Portland Bill y los arrecifes de Shambles, hacia donde, sin duda, el astuto Frobisher lo fue atrayendo a propósito.

25. TNA, *SP* 94/3/22, Medina Sidonia a Moncada, 2 de agosto de 1588, copia (el resumen de este importante documento en *CSPSp*, IV, 359, contenía algunos graves errores de traducción; *BMO*, IV/3, 297, publicó una traducción española del resumen del *CSPSp*, no el original español que transcribimos aquí).

26. Laughton, I, 11-12, relación de Howard; Plymouth Archives, The Box, 2103/3, «Accompte of Soundrye Monyes Disbursed by Sir Francis Drake», f. 4v; *BMO*, IV/4, 134, diario de Recalde del 2 de agosto de 1588, confirmado por Bertendona: LL *Bertendona papers*, 171, relación de servicios.

27. *BMO*, IV/3, 469, «Relación de lo sucedido», 2 de agosto de 1588.

28. TNA, *SP* 94/3/11, Medina Sidonia a Moncada, 2 de agosto de 1588, copia (véase también *BMO*, IV/3, 297-298, diario de Medina Sidonia); *BMO*, IV/3, 382, Bobadilla a Recalde, 1 de agosto, donde se sugiere exactamente esta formación; *BMO*, IV/3, 307-310, relación de un jesuita portugués que viajaba a bordo del buque insignia.

29. Laughton, I, 301-302, Nicholas Oseley a Walsingham, 23 de julio de 1588 EA; *BMO*, IV/3, 224-229, «Relación» de Vanegas, entrada del 2 de agosto de 1588.

30. Cuatro relatos españoles especificaban que el cañón de una galeaza había

chocado con un mástil de «la capitana enemiga», cabe suponer que el Revenge: *BMO*, IV/3, 309-310 (jesuita portugués), 372 (don Jorge Manrique), 463-467 (diario de Medina Sidonia) y 468-471 (Stukeley).

31. *BMO*, IV/4, 135, «Relación».

32. *BMO*, IV/4, 31, relación del capitán Alonso de Tauste, 22 de septiembre de 1588.

33. *BMO*, IV/3, 305-306, Medina Sidonia a Parma, 4 de agosto de 1588, copia.

34. *BMO*, IV/4, 135, entrada del 5 de agosto de 1588.

35. *BMO*, IV/3, 463-467, diario de Medina Sidonia; *ibidem*, 392-395, «Cartas dos padres da Companhia de Jesus»; *ibid.,* 321, Medina Sidonia a Parma, 6 de agosto de 1588, copia (su segunda carta del día). Adams, «The Battle That Never Was», 187, apuntaba correctamente que el duque solo podía referirse a un puerto de Inglaterra.

36. Nash, *Pierce Penilesse* (1592), sin foliar; HMC, *Seventh Report*, I, 645, la condesa de Lincoln (una de las damas de honor de la reina) a sir William More, 30 de julio de 1588 EA, informando de la reacción en la corte dos días antes, cuando el joven duque de Essex llevó la noticia de que lo había «divisado» desde los acantilados de Dover.

1. *BMO*, IV/3, 285, Medina Sidonia a Parma, 31 de julio/1 de agosto de 1588, copia; ASP *CF* 129 (*Spagna* 6), carpeta 1, sin foliar, Bobadilla a Parma, 1 de agosto de 1588.

2. *BMO*, IV/3, 305-306 y 314, Medina Sidonia a Parma, 4 y 5 de agosto de 1588, copias.

3. *BMO,* IV/3*,* 321 y 329-330, Medina Sidonia a Parma, 6 y 7 de agosto de 1588 (dos cartas), copias enviadas al rey, a menudo con hostiles anotaciones hológrafas de Parma (la transcripción de la segunda carta del 7 de agosto en *BMO* contiene un pequeño error: dice «capeando», pero las dos copias en ASP, *CF* 129 dicen «campeando».

4. *BMO*, IV/3, 328-329, Parma a Felipe, 7 de agosto de 1588, detallaba la hora a la que había llegado cada carta. Estas demoras se corroboran en ASP, *CF* 129 (*Spagna* 6), carpeta 1, Bobadilla a Parma, 25 de julio de 1588, con el endoso «recibido el 2 de agosto»; e *ibidem*, del mismo al mismo, 1 de agosto de 1588, con endoso «recibido el 6 de agosto».

5. *BMO*, IV/3, 393, «Cartas dos padres», entradas del 7 de agosto.

6. *Breeder verclaringhe*, 9, una transcripción del interrogatorio de Pimentel a manos de sus captores holandeses.

7. BL, *Sloane* ms. 262/62 («Diarie» de los comisionados ingleses); y HHStA, *Belgien PC* 43/1, delegados españoles a Parma, Bourbourg, 6 de agosto de 1588.

8. *BMO*, IV/3, 354-355, Parma a Felipe, 10 de agosto de 1588, donde se afirma que don Jorge Manrique sugirió desembarcar en la isla de Wight cuando llegó al cuartel general de Parma el 8 de agosto (Parma se hizo eco de esta afirmación en su carta a Juan de Cernosa, cónsul español en Venecia, el 10 de agosto de 1588: Malfatti, *Cuatro documentos*, 34-38); BRB ms. II.1155/216-216v, «Liber relationum» de Paolo Rinaldi, mayordomo de Parma, registraba el debate sobre estas sugerencias por parte del consejo de Parma.

9. *BMO*, IV/2, 541, Felipe a Medina Sidonia, 21 de junio de 1588. Véase también *ibidem*, 36, Idiáquez a Medina Sidonia, 28 de marzo de 1588, recordándole que todos los barcos de Parma «son de esta calidad y no de cuerpo y encuentro para pelear, que es por lo que le ha sido fuerza estar quedo hasta que llegue la armada y le asegure el paso». El mensaje difícilmente podía expresarse con más claridad.

10. *BMO*, IV/2, 513 Medina Sidonia a Parma, 10 de junio de 1588, copia enviada a (y con anotaciones de) Felipe (véase también KML, *MSP: CR* 5/264-267, minuta de

la misma carta); *ibidem,* 541 y 573-574, Felipe a Medina Sidonia, 21 y 26 de junio de 1588.
11. *BMO*, IV/3, 266, Medina Sidonia a Felipe, 30 de julio de 1588.
12. *BMO*, IV/2, 513, Medina Sidonia a Parma, 10 de junio de 1588, copia. Medina Sidonia también anunció que «Yo he hecho juntar a los pilotos y hombres pláticas de esta armada, que lo son de toda la costa de Inglaterra, y propuéstoles que resuelvan en qué puerto podría arribar esta armada en aquella costa, que estuviese segura de los temporales» (véase el capítulo 10). Estos le proporcionaron una lista de puertos de la costa sur, que Medina entregó al capitán Moresin, junto con su recomendación de que la flota no pasara más allá de Beachy Head. Parece extraño que Moresin, aparentemente, no señalara el error del duque. El comentario de Felipe aparece en la copia de esta carta que Parma le envió a él, y en respuesta a la cual él le escribió una el 21 de junio (*BMO, IV/2*, 541). Véase también *ibid.*, 544, carta de protesta de Parma a Felipe, fechada el 22 de junio de 1588, con la desolada anotación del rey el 7 de agosto.
13. *BMO*, IV/3, 219-220, Parma a Felipe, 21 de julio de 1588, reproducía lo que le había ordenado a Moresin que dijera para corregir las equivocadas ideas de Medina Sidonia; *ibidem*, 363, «Lo que refiere don Rodrigo de Avilés» (sobre la demorada llegada de Moresin); e *ibid.,* 192-194, Parma a Felipe, 18 de julio de 1588, que no llegó a Felipe hasta el 7 de agosto (*ibid.,* 326, Felipe a Parma, 7 de agosto de 1588).
14. TNA, *SP* 84/26/54-5, James Digges a Walsingham, Middelburg, [6] de agosto de 1588.
15. Piot, *Chroniques*, 672-673, «Vlaemsche Kronyk», cuyo autor estaba presente, ofrece el mejor relato del incidente. El triunfante informe de David Cabreth a Walsingham, publicado en Rodríguez-Salgado, *Armada,* 121, parece ser totalmente falso.
16. BL, *Cotton* ms. Vespasian C.VIII/12-16v, relación de los barcos en Dunkerque, 13 de junio de 1588 EA; *ibidem*, f. 106, «A Note of What Shipping the King Hath in the Lowe Countreys»; *BMO*, IV/3, 328, Parma a Felipe, 7 de agosto de 1588; Laughton, I, 321-322, Leicester a Walsingham, 26 de julio de 1588 EA.
17. Laughton, I, 331 y 341, Seymour al consejo, 6 de agosto de 1588 EA, y Howard a Walsingham, 8 de agosto de 1588 EA; ARA, *Raad van State*, 7, s. f., decisión del consejo del 9 de agosto de 1588 de enviar más barcos para bloquear Dunkerque. Según el representante del duque de Urbino, cuatro días más tarde, cuarenta y cinco buques de guerra holandeses se encontraban frente a la costa flamenca, y otros cuarenta se habían unido a Howard en su persecución de la Armada: BAV, *UL* 1056/422-v, Gratioso Gratiosi al duque de Urbino, Amberes, 13 de agosto de 1588.
18. AGRB, *Chambre des Comptes* 26,136/88-91, relato de Michel Fourlaux donde se registra la partida de diez barcos desde Dunkerque «para localizar la flota real de España» entre el 17 de febrero y el 30 de julio de 1588; posteriores partidas aparecen registradas en TNA, *SP* 101/9/85, «Advertisement», enviado a Burghley en septiembre de 1588 (resumen en *CSPF*, XXII, 171-172); y Piot, *Chroniques*, 682. ASV, *LP* 46/240, «Relatione d'un grumete», narraba el viaje de un marino que iba a bordo de uno de estos barcos, regresó a Dunkerque, y volvió a navegar de allí a La Coruña y Lisboa, donde llegó el 5 de octubre de 1588. La llegada a buen puerto de dos embarcaciones de la Armada consta en AGS, *CMC* 3a/2761 (las zabras Santa Ana y Magdalena llegaron el 17 y el 25 de agosto respectivamente).
19. Laughton, I, 344-350, Richard Thomson a Walsingham, 30 de julio de 1588; y II, 7-14, Winter a Walsingham, 1 de agosto de 1588 (ambas fechas EA). Tal vez los barcos ingleses lograron desasirse sin «destrucción» porque, a diferencia de sus adversarios, gran parte de sus oficiales y tripulación llevaban tiempo familiarizados

con los barcos a bordo de los que prestaban servicio.
20. Oppenheim, *A History*, 163. Cuatro de los brulotes (Barks Talbot, Bond y Thomas y Hope) habían navegado con Drake hacia el Caribe en 1585 (Keeler, *Sir Francis Drake's*, 45-46); y el propio Drake proporcionó otro brulote más (Bark Thomas). Tanto el capitán Vanegas como un oficial a bordo del Gran Grifón describieron el ataque por parte de uno de los barcos de Seymour: *BMO*, IV/4, 224-229, y 303-305, entradas correspondientes al 7 de agosto.
21. *BMO*, IV/3, 372, informe de Manrique y Marolin, Dunkerque, 11 de agosto de 1588; *ibidem*, 392-395, «Cartas dos padres». (De la Torre atribuyó la opinión de que la Armada debía permanecer fondeada y usar sus barcos para desviar a los brulotes a Oquendo, no a Recalde: *BMO*, IV/4, 66-68.)
22. *BMO*, IV/4, 135, «Relación» de Recalde (al amanecer, la falúa en la que iban Ascoli y Marolín de Juan, el piloto mayor de la flota, se encontró en medio de la flota inglesa, por lo que tuvo que refugiarse en Calais: *BMO*, IV/3, 387, Ascoli a Felipe, 12 de agosto de 1588); *BMO*, IV/4, 228, Relación de Alonso Vanegas, entradas del 7 y 8 de agosto de 1588; *ibidem*, 142, comentario de Fernando de Ayala.
23. *BMO*, IV/4, 142, «Comentarios» de Fernando de Ayala, a bordo del San Lorenzo.
24. Laughton, II, 7-14, Winter a Walsingham, 1 de agosto de 1588 EA. El almirante González-Aller Hierro (*BMO*, IV/1, cclx n. 3) encontró confirmación de la veracidad del insolente comentario de Oquendo en el desprecio mostrado por Medina Sidonia en su última carta, escrita cuando ya sabía que se estaba muriendo: *BMO*, IV/4, 60, Oquendo a Andrés de Alva, 29 de septiembre de 1588.
25. *BMO*, IV/4, 142, Comentarios de Ayala.
26. Detalles de Laughton, I, 344-350, Richard Thomson (uno de los cien hombres que abordó la galeaza) a Walsingham, 30 de julio de 1588 EA; y Borja de Medina, «Jesuitas», 30-34 (el sacerdote era el padre Antonio Crespo, que sobrevivió y acabó siendo capellán en el ejército de Flandes).
27. *BMO*, IV/3, 394, Relación de un padre jesuita; *ibidem*, 431-434, carta de Luis de Miranda, 18 de agosto de 1588; *BMO*, IV/4, 31-32, Relación anónima, probablemente del capitán Alonso de Tauste, del Asunción, entrada del 7 de agosto. Véase también TNA, *SP* 63/136/175-176v, examen de Pietro Baptista, soldado y contador de la galeaza Zúñiga, 9 de septiembre de 1588 EA.
28. *BMO*, IV/4, 22-23, relación de Pedro Coco Calderón, cotejada con el original: AGS, *GA* 221/189-190. ASF, *MP* 4919/476-477, Giulio Battaglione al gran duque de la Toscana, 27 de septiembre de 1588, recordaba el destacado papel desempeñado por el San Mateo seis años antes.
29. Laughton, II, 7-14, Winter a Walsingham, 1 de agosto de 1588 EA; *BMO*, IV/4, 66-68, De la Torre a Alonso de Deza, 30 de septiembre de 1588; *ibidem,* 22-23, Relación de Pedro Coco Calderón (cotejada con el original: AGS, *GA* 221/189-190); *ibidem,* 224-229, «Relación» de Vanegas; y *BMO*, IV/3, 393-394, «Carta dos padres», 8 de agosto de 1588.
30. *BMO*, IV/4, 67, De la Torre a Deza; *ibidem*, IV/3, 441, don Jorge Manrique a Felipe, 19 de agosto de 1588; *BMO*, IV/3, 392-395: 394, «Relación de lo sucedido», 8 de agosto.
31. *BMO*, IV/3, 468-471, «Relación de lo sucedido», 8 de agosto; *BMO*, IV/4, 20-24, relación de Pedro Coco Calderón; BAV, *UL* 1113/619, don Jusepe de Acuña a Olivares, Turín, 27 de agosto de 1588, copia.
32. *BMO*, IV/4, 135. Gonzalo de Eraso, oficial del Estado Mayor a bordo del buque insignia, que más adelante también acusaría a Medina Sidonia por haber remolcado los dos galeones e impedir así que cayeran en manos del enemigo: *ibidem*, 77-78,

Eraso a Felipe, Santander, 1 de octubre de 1588. Laughton, I, 17, «Relation of Proceedings» de Howard da testimonio de la destrucción de los dos galeones por el escuadrón conducido por Seymour y Winter.

33. RAZ, *Register van Acten en Brieven,* portafeuille 1625/257v-258, estados de Zelanda al conde Mauricio, 10 de agosto de 1588; Laughton, II, 29-30, William Borlas (alto oficial) a Walsingham, 3 de agosto de 1588 EA; TNA, *SP* 101/45/22, Richard Eshertone a Richard Saltonstall, 7 de agosto de 1588 EA.

34. *BMO*, IV/4, testimonio de Marco di Pietro (Marko Petrov), Ferrol, 14 de junio de 1590, traducción al español de un original italiano. Kostić, «Ragusa», 214-216, identificaba al artillero y presentaba un facsímil parcial y una traducción inglesa de su deposición.

35. TNA, SP 63/136/146-147, examen de Giovanni Antonio Manona, sobre el Santa María; Tellechea Idígoras, *Otra cara,* 359, sobre el Santa Ana; *BMO*, IV/4, 508, «Relación» de Cuéllar sobre el San Pedro. Véase también *BMO*, IV/4, 66-68, De la Torre a Deza.

36. Rodger, *The Armada*, 58-59, Drake a Walsingham, 29 de julio de 1588 EA, hológrafo, facsímil y transcripción.

37. *BMO*, IV/3, 470, «Relación de lo sucedido», 9 de agosto de 1588; *BMO*, IV/4, 66-68, De la Torre a Deza; *ibidem*, 229, «Relación» de Vanegas.

38. *BMO*, IV/4, 385-386, Leyva a Recalde, 12 de agosto de 1588; *ibidem*, 118, Recalde a don Martín de Idiáquez, 8 de octubre de 1588.

1. *BMO,* IV/3, 470, «Relación de lo sucedido», 9 de agosto de 1588.

2. *BMO,* IV/4, 66-68, De la Torre a Deza, 30 de septiembre de 1588.

3. *BMO,* IV/4, 229, «Relación» de Vanegas; *ibidem*, 304, «Relación» de alguien a bordo del Gran Grifón; *ibidem*, 67, de la Torre a Alonso Deza, 30 de septiembre de 1588. Según Cuéllar, don Francisco de Bobadilla condenó a los veinte oficiales a muerte, pero el duque solo mantuvo la sentencia en el caso de Ávila: véase *BMO*, IV/4, 508. La horca era considerada un castigo especialmente degradante: los caballeros condenados a muerte solían ser decapitados. AGS, *CS* 2a/286/51, contiene el «pliego de asiento» de Ávila, capitán del Santa Bárbara.

4. *BMO*, IV/4, 135, «Relación» de Recalde, entrada del 9 agosto de 1588.

5. *BMO,* IV/3, 470, «Relación de lo sucedido», entrada del 9 agosto de 1588.

6. *BMO*, IV/3, 422, Leyva a Recalde, 17 de agosto de 1588, hológrafo; *BMO,* IV/4, 228, Vanegas, entrada del 9 de agosto de 1588 (la cursiva es nuestra). Véanse también: *ibidem*, 66-68, De la Torre a Deza, 30 de septiembre de 1588; e *ibid.,* 142, «Comentarios» de Fernando de Ayala.

7. *BMO*, IV/3, 385-386 y 422, Leyva a Recalde, 12 y 17 de agosto de 1588, ambos hológrafos.

8. *BMO*, IV/4, 135, «Relación» de Recalde; AGS, *CMC* 2a/772, archivo sobre el San Francisco, de la escuadra de Castilla, que contiene una copia de la orden del 10 de agosto en virtud de la cual se reducen las raciones.

9. *BMO*, IV/3, 384, Recalde a Medina Sidonia, 11 o 12 agosto de 1588, con respuesta.

10. *BMO,* IV/4, 10, Medina Sidonia a don Juan de Idiáquez, 23 de septiembre de 1588; *BMO*, IV/4, 508 (Cuéllar); RAZ, *Register van Acten en Brieven* portfolio 1625/258v, estados de Zelanda al conde Mauricio, 11 de agosto de 1588; Borja de Medina, «Jesuitas», 30-34.

11. *BMO*, IV/4, 303-305, «Relato de un tripulante del Gran Grifón», entrada del 12 de agosto; *ibidem*, 507 (Cuéllar); TNA, *SP* 63/136/157-158, segundo examen de Piet O'Carr, del San Juan de Portugal, 12 de septiembre de 1588 EA (Recalde «no salió de su cama» hasta el 5 de septiembre «en la mañana que llegaron a esta orilla».

12. Laughton, II, 11-13, Winter a Walsingham, 1 de agosto de 1588; *ibidem*, 6, «Resolution at a Council of War», 1 de agosto de 1588; *ibid.,* 53-54, Howard a Walsingham, 7 de agosto de 1588 (todas las fechas EA).
13. *BMO*, IV/4, 135, «Relación» de Recalde, entrada del 10 de agosto 1588; Laughton, II, 95, sir Thomas Heneage a Walsingham, 9 de agosto 1588 EA; TNA, *SP* 63/137/5, examen de don Luis de Córdoba, finales de septiembre de 1588, comentado por Burghley (la «gran descarga de artillería»); *BMO*, IV/4, 134-140, «Relación por un soldado embarcado en el galeón San Juan, almiranta de la armada».
14. *BMO*, IV/3, 383-384, intercambios de Recalde con el duque el 10 y 11 o 12 de agosto de 1588; TNA, *SP* 63/136/143 y 156, examen de Emanuel Francisc del San Juan, 12 de septiembre de 1588 EA.
15. *BMO*, IV/3, 384, Recalde a Medina Sidonia, 11 o 12 de agosto de 1588; *ibidem,* 385-386 y 422**,** Leyva a Recalde, 12 de agosto (en respuesta a una carta perdida de este último que evidentemente sugería la misma «opción Finisterre» como la desaparecida carta al duque) y 17 de agosto de 1588.
16. *CSPI*, 49-50, publica el único ejemplo conocido de las órdenes de navegación de Medina Sidonia, tomadas del contador de la galeaza Zúñiga cuando fue capturada, traducidas al inglés (puede que con algunas inexactitudes) y enviadas a Londres. Aunque no está fechada, Coco Calderón afirmó que las órdenes fueron emitidas el 13 de agosto. Recalde le había recordado a Medina Sidonia poco antes que «es menester que haya gran cuidado en la navegación que se hace, y que si fuese posible se enviase instrucción de ella, y a qué altura, y por qué viento se ha de llegar; y después volver hacia España, y a dónde en ella»*: BMO*, IV/3, 384, Recalde al duque, 11 o 12 de agosto de 1588. El cuaderno de bitácora de Recalde registraba con evidente desaprobación la decisión del duque de abandonar a los que no pudieran seguirle: *BMO*, IV/4, 136, «Relación» de Recalde, entrada del 15 de agosto.
17. *BMO,* IV/4, 228-229, «Relación» de Vanegas, entrada del 9 de agosto; BL, *Cotton* ms. Caligula D.1/292 y 305-306, William Asheby a Walsingham, Edimburgo, 22 de agosto y 8 de septiembre de 1588 EA; *BMO,* IV/4, 23, «Relación» de Coco Calderón, entrada del 24 de agosto de 1588, cotejada con el original: AGS, *GA* 221/189-190. (Cabe preguntarse qué carta tenían «en las manos».) Vanegas afirmó que uno de los pilotos era «flamenco», lo que traduzcamos como «de los Países Bajos», y que el duque le ofreció 3.000 ducados; Coco dijo que «su amigo» era «francés», lo que puede indicar que procedía de la parte francófona de Flandes.
18. Porras Arboledas, «La aportación», 70-71, testimonio de Francisco de Lastero sobre el destino de su barco, Concepción, 20 de marzo de 1590.
19. *BMO*, IV/3, 385-386 y 422, Leyva a Recalde, 12 y 17 de agosto de 1588.
20. *BMO,* IV/4, 68, De la Torre a Deza; *ibidem*, 229, «Relación» de Vanegas; *ibidem,* 31-32, relación del capitán Alonso de Tauste.
21. Laughton, II, 271-276, «Examination» de Alonso de Luzón, Drogheda (Irlanda), 13 de octubre de 1588 EA.
22. *BMO*, IV/4, 387, «Relación» de Antonio Martínez, piloto de la nave Trinidad Valencera, 10 de enero de 1589.
23. *BMO,* IV/4, 390, Francisco Duarte a Andrés de Alva, Lisboa, 11 de enero de 1589, basándose en el relato del marinero veneciano que sobrevivió al naufragio del Trinidad Valencera.
24. *BMO,* IV/4, 394-395, «Lo que refieren Juan de Nova […] y Francisco de Borja», París, 16 de enero de 1589 (resumido en *CSPSp,* IV, 506-510, con la fecha incorrecta de 21 de enero); *ibidem*, 455-456, testimonio de Melchior de Sevilla, Ribadeo, febrero de 1589

25. *CSPSc,* IX, 624, pasaporte emitido por el alcalde de Edimburgo John Arnott, 28 de octubre de 1588; BL, *Cotton* ms. Calígula D.I/226-227, William Asheby a Walsingham, Edimburgo, 23 de octubre de 1588. Asheby afirmó que el Trinidad Valencera «naufragó el 6 de septiembre» y que 50 supervivientes (16 de los cuales eran italianos) llegaron a Edimburgo el 10 de octubre; cinco días después de que el alcalde Arnott diera el total de 46 supervivientes (todas las fechas EA).
26. ABB, *VC* 1214/9-11 y 28, describía a diez soldados españoles y un marinero flamenco del Trinidad Valencera, rescatados por 51 florines cada uno y repatriados de Dartmouth en enero de 1590, y en otros folios nombraba a los oficiales que habían prometido pagar un «rescate particular» además de los 51 florines. Algunos supervivientes más lograron escapar: véanse sus testimonios en *BMO,* IV/4, 383-384, 387-391, 394-395, 444-445, 455-457 y 493-495.
27. *BMO,* IV/4, 303-305, «Relación verdadera del suceso» de alguien que iba a bordo del Grifón, fuente de todas las citas sobre el recorrido del barco. La «Relación…» fue a todas luces escrita por un oficial, pero no por Gómez de Medina, porque situaba su partida de Shetland el 28 de octubre y afirmaba que «él todavía no había vuelto».
28. Monteith, *The Description,* parte II (Shetland), 25-27 (escrito en 1633, aunque no fue publicado hasta 1711).
29. Todas las citas de James Melville, *The Diary*, 174-176. El panfleto que hizo lamentar «a gritos» y llorar a Gómez de Medina fue con bastante seguridad *Certeine Advertisements Ovt of Ireland Concerning the Losses Happened to the Spanish Armie vpon the West Costes of Irelande* (Londres, 1588).
30. *BMO,* IV/3, 532-533, interrogatorio de Patrick Cathmhaoil [Caugh well], 3 de septiembre de 1588; *Calendar of the Carew Manuscripts,* II, 470, sir George Carew a sir Christopher Hatton, Dublín, 4 de agosto de 1588 EA; TNA, *SP* 63/136/232-235, «A Discourse of the Overthrow and Shipwreck of the Spaniards on the Coasts of Connaught» de Edward White, entrada del 6 de septiembre de 1588 EA.
31. *CSPI,* IV, 29, Bingham al lord diputado Fitzwilliam, Athlone, 8 de septiembre de 1588 EA.
32. *APC,* XVI, 280-281, orden del 18 de septiembre de 1588 EA.
33. TNA, *SP* 63/163/88, Fitzwilliam al Consejo Privado, Londres, 10 de septiembre de 1588 EA; LPL, *Carew* ms. 618/83-83v, Comisión de Fitzwilliam a Thomas Norris y otros, Dublín, 22 de septiembre de 1588 EA.
34. TNA, *SP* 63/136/84, examen de veinticuatro prisioneros españoles, remitido a Walsingham el 9 de septiembre de 1588 EA. En ediciones anteriores de esta obra, identificamos el naufragio de Tralee como el de Nuestra Señora de Castro, pero Porras Arboledas, «Aportación», 78-79, citaba declaraciones de familiares de la tripulación de este barco que demuestran que fondeó a la vista de la costa española, con la pérdida de toda la tripulación, y sugiere plausiblemente que los restos del naufragio de Tralee eran del Concepción de Castro (*ibidem*, 73).
35. Algunas fuentes afirman que el hombre asesinado era don Felipe de Córdoba, hijo del camarero de Felipe, pero una bala de cañón lo mató a bordo del buque insignia el 8 de agosto. La lista de caballeros de la Armada que fueron salvados en un principio, pero más tarde serían asesinados a sangre fría, incluye a «don Diego de Córdoba» (TNA, *SP* 63/139/5, quinto nombre): nosotros sugerimos que este fue el hombre al que Clancy ahorcó. También sugerimos que el barco naufragado frente a la isla de Mutton fue el Santa Bárbara (cuyo destino en todo caso se desconoce), porque en la misma lista figura un oficial que iba a bordo de este: el capitán Bartolomé Bravo.
36. AGS, *CS* 2a/280/1391-1458, cuentas fenecidas del Anunciada; *BMO,* IV/4, 101-102, testimonio de Juan de los Ríos, Ordoño de Zamudio y Alonso de Porres

sobre el destino del Anunciada y la Barca de Danzig, 4 de octubre de 1588; *ibidem*, 183-184, lista de las municiones rescatadas del Anunciada y llevadas de vuelta a España; *ibidem*, 311-312, declaración de Oliste sobre el destino de su barco y solicitud de 20.000 ducados en compensación; TNA, *SP* 63/163/96, Nicholas Cahan a Boetius Clancy, 5 de septiembre de 1588 EA, copia.

1. TNA, *SP* 63/136/232-235, «A Discourse of the Overthrow and Shipwreck of the Spaniards on the Coasts of Connaught and Thomond», de Richard Bingham.

2. *BMO,* IV/4, 189, «Relación» de Marcos de Aramburu, entrada del 30 de agosto de 1588.

3. *BMO*, IV/4, 137, «Relación» de Recalde, entrada para 14 de septiembre de 1588.

4. *BMO*, IV/4, 118, Recalde a Don Martín de Idiáquez, La Coruña, 8 de octubre de 1588; *ibidem*, 190, «Relación» de Marcos de Aramburu, 19 de octubre de 1588; TNA, *SP* 63/136/141-145, interrogatorio a los marineros portugueses Emanuel Fremoso y Emanuel Francist, y al flamenco Piet O'Carr, Cork, 12 de septiembre de 1588 EA.

5. *BMO*, IV, 190, «Relación» de Marcos de Aramburu, 19 de octubre de 1588.

6. Creemos que TNA, *SP* 63/136/70, es una copia de la carta de Recalde. Iba dirigida «al ilustrísimo señor capitán o gobernador» en tierra y firmada por el «capitán Pedro de Esquivel» (un entretenido a bordo del San Juan), para ser entregada por «este borgoñón», un detalle que resulta significativo, dado que la «Relación» de Recalde especificaba que él envió su carta con «un borgoñón» (*BMO*, IV/3, 137). Thomas Norris, vicepresidente de Munster, hizo una copia de la carta y la reenvió a Walsingham el 8 de septiembre EA (TNA, *SP* 63/136/67). Aunque la fecha de esta copia es casi ilegible, podría leerse «16 de septiembre» —esto es, 6 de septiembre EA. La fecha de «8 de septiembre» asignada por los archiveros del TNA (seguida por el editor de *CSPI,* IV, 27) parece incorrecta.

7. *BMO,* IV/4, 190, «Relación» de Aramburu; TNA, *SP* 63/136/182, James Traunte a sir Edward Denny, Dingle, 11 de septiembre de 1588 EA, con abundantes anotaciones de lord Burghley.

8. Sobre la afirmación de Lope, véase Parker, «Lope de Vega».

9. Aramburu afirmaba que la tormenta estalló el 21 de septiembre (*BMO,* IV/4, 190), pero Recalde fechaba los mismos hechos el día 20 (*ibidem*, 137). Nosotros hemos aceptado la fecha de Aramburu.

10. TNA, *SP* 63/136/146-147 y 159-160, interrogatorio de «John Anthony of Genova Marryner», Cork, 15 de septiembre de 1588 EA.

11. *Ibidem.*

12. Bazán sobrevivió y regresó a La Coruña a bordo del barco de Recalde, pero una muestra de su compañía el 8 de octubre de 1588 registró solo cincuenta y seis hombres: *BMO,* IV/3, 125.

13. TNA, *SP* 63/136/175-176, interrogatorio de Pietro Baptista, contador del Zúñiga, 9 de septiembre 1588 EA; *BMO,* IV/4, 96, Juan de Saavedra a Felipe, 4 de octubre de 1588.

14. *BMO*, IV/4, 96-97, Carta de Pedro de Igueldo a Felipe II, 4 de octubre de 1588.

15. Laughton, II, 299-302, Bingham a Isabel, 3 de diciembre de 1588 EA, con una lista de 34 de «unos 50 caballeros» a los que él había ejecutado a sangre fría, actuando por orden expresa de Fitzwilliam. La lista de Bingham incluía a Gaspar de los Reyes, capitán y piloto del Gran Grin, y como mínimo a otros dos de los capitanes de infantería a bordo, don Alonso Ladrón de Guevara y don Diego Santillana.

16. Laughton, II, 299-301, Bingham a Isabel, 3 de diciembre de 1588 EA, mencionaba que su hermano había perdonado la vida a «un tal don Graveillo de Swasso y a otro caballero», pero no especificaba su barco. Don Gabriel de Suazo

comandaba una compañía de infantería a bordo del San Nicolás Prodaneli, lo que hace que se pueda identificar el barco. El otro capitán de compañía a bordo era don Alonso de Riquelme. ABB, *VC* 1214/16, nombraba a dos soldados supervivientes de la compañía de Riquelme, de veintidós y veinticuatro años de edad en 1590.

17. AGS, *Estado* 166/63, testamento de Ulloa, sin fechar, enviado a España por Baltasar López del Árbol el 12 de julio de 1589 (*BMO,* IV/4, 495, seguido de una transcripción incompleta del testamento). Aunque López conjeturaba que Ulloa procedía de Toro, los nombres de las iglesias mencionadas en el testamento demuestran que era de Córdoba. Ulloa aparecía en la lista de Bingham entre los que este había ejecutado: TNA, *SP* 63/139/5, cuarto nombre.

18. TNA, *SP* 63/136/236-241, «True Declaracon of the Greate Losses and Overthrow Received by the Remnants of the Spanishe Fleet» de Bingham, donde afirmaba que había juzgado a solo 40 prisioneros españoles en Galway el 21 de septiembre de 1588 EA y perdonado la vida a diez; TNA, *SP* 63/137/3, Bingham a Fitzwilliam, 21 de septiembre de 1588 (totales); ABB, *VC* 1214/13-15, 17 y 21 (supervivientes rescatados en 1590). TNA, *SP* 63/137/5, «Examination of Don Lewes de Cordova», finales de septiembre de 1588, afirmaba que él estaba al mando de los 100 soldados a bordo del Falcón Blanco, pero la relación de un capitán de la Barca de Hamburgo, de Bruselas, en febrero de 1589 (*BMO,* IV/4, 437-438) declaraba que don Luis era capitán del Ciervo Volante: otro ejemplo de las contradicciones entre las fuentes supervivientes. En este caso, nosotros creemos a Córdoba.

19. *BMO,* IV/4, 521, declaración de Diego López, un soldado a bordo del Lavia, 10 de noviembre de 1589. Al igual que Cuéllar, él «atravesó toda Irlanda sin que le hiciesen ningún daño ni perjuicio y pasó a Escocia», de donde escapó de El Havre y regresó a España.

20. *BMO*, IV/4, 508, Carta de Francisco de Cuéllar a personaje anónimo, 4 de octubre de 1589.

21. *Ibidem*, 508-509.

22. *CSPI,* IV, 92-98, Fitzwilliam al Consejo Privado, 31 de diciembre de 1588 EA.

23. *BMO*, IV/4, 509-511, Carta de Francisco de Cuéllar a personaje anónimo, 4 de octubre de 1589.

24. ABB, *VC* 1214/11-14, 18, 19, 21 y 27. Carlos Longin, que confeccionó la lista de los prisioneros que él había rescatado en enero de 1590, señalaba las heridas que estaban visibles, porque (al igual que el color de los ojos y la barba de cada hombre, que también anotó) constituían «marcas distintivas». Puede que los hombres se hicieran heridas en la cara en cualquier momento de sus vidas, por supuesto, pero la frecuencia de estos casos entre los náufragos de Streedagh sugiere que las heridas que desfiguraban sus caras se las hicieron mientras trataban de llegar a tierra o poco después.

25. Ediciones anteriores de este libro afirmaban que el Girona se había refugiado en lo que hoy es la ciudad portuaria de Killibegs; pero Ken Douglas ha señalado que en el siglo XVI, «Calebeg» hacía referencia a la adyacente bahía de McSween (Douglas, *The Downfall,* 35-36).

26. TNA, *SP* 63/139/82-83, interrogatorios a James Machary y George de Venery realizados por Fitzwilliam, Dublín, 29 de diciembre de 1588; *BMO,* IV/4, 455-457, testimonio de Melchor de Sevilla y Jacomo Hescafin, Ribadeo, febrero de 1589. AGS, *CS* 2a/273, el expediente «Girona» nombraba a 16 marineros de la galeaza que aún seguían vivos para reclamar su paga en la década de 1590, de los 127 que salieron de La Coruña, pero 10 habían sido transferidos a otros barcos antes de que se hundiera.

27. BL, *Cotton* ms. Calígula D.I/230-231v, Asheby a Walsingham, Edimburgo, 6 de

noviembre de 1588; TNA, *SP* 52/42/119, Asheby a Burleigh, Edimburgo, 13 de noviembre de 1588; y TNA, *SP* 63/141/50, informe de Charles Edgerton a Fitzwilliam, Carrickfergus, enero de 1589, reenviado a Walsingham.

28. BL, *Cotton* ms. Calígula D.I/228-229v, Asheby a Walsingham, Edimburgo, 26 de noviembre de 1588 EA; *BMO,* IV/4, 533, petición de Juan de Soranguren, 1589.

29. Ødegaard, *Alonso de Olmos*, 32-33, testimonio de Simón Uniques, capitán, Bergen, 15 de noviembre de 1588; *ibidem,* 37-38, Diego de la Hava a Parma, 2 de abril de 1589; *ibid.*, 62-64, Olmos a Felipe, Alicante, 22 de julio de 1589; y Ødegaard, *Den Spanske Armada*, 79-80, testimonio de Juan Rayam, piloto, Lisboa, 11 de enero de 1589.

30. AGRB, *SEG* 11/163v-164, orden de Parma para pagar 50.000 florines por el rescate de 500 prisioneros de la Armada en Inglaterra, 17 de marzo de 1589; *BMO,* IV/4, 441-442, relación de tres oficiales del San Pedro, 18 de febrero de 1589, uno de los cuales informaba de las burlas por parte de los que habían abandonado el barco en Calais.

31. Carnero, *Historia,* 229. Dado que había servido como contador del sueldo del ejército de Flandes en 1588, podemos aceptar las cifras de Carnero como fiables.

32. ABB, *VC* 1214/7, entrada correspondiente a Pereda, rectificada.

33. *CSPSc,* IX, 607, sir Robert Sidney a Walsingham, Edimburgo, 1 de septiembre de 1588 EA, donde se informa de su audiencia con el rey Jacobo.

34. *CSPSc,* IX, 669-670, Thomas Fowler a Walsingham, Edimburgo, 15 de enero de 1589 EA.

35. HSA, *Altamira* 2/III/15, Mateo Vázquez a Felipe, 19 de febrero de 1589, con un rescripto en el que proponía una maniobra notablemente enrevesada para convencer a Quiroga de que actuara conforme a los deseos del rey, pero sin que pareciera que interfería en el trabajo de los inquisidores.

36. *BMO,* IV/4, 402, Patricio Antolínez y Esteban de Legoretta a Felipe, Edimburgo, 22 de enero de 1589; *ibidem*, 468, Legoretta a Parma, 29 de marzo de 1589; TNA, *SP* 52/44/57 y 61, Asheby a Walsingham, 14 y 22 de julio de 1589 EA, hológrafo. BL, *Cotton* ms. Calígula D.I/424, Asheby a Walsingham, 1 de abril de 1589, informaba de la llegada a Escocia de 300 supervivientes desde Noruega.

37. *CSPSc,* X, 122-123, Asheby a Burghley, 26 de julio de 1589 EA. Asheby informa más tarde de que entre 60 y 80 soldados españoles habían llegado desde Mull a Edimburgo dos días después de que sus camaradas emprendieran su malhadado viaje.

38. *BMO*, IV/4, Carta de Francisco de Cuéllar a personaje anónimo, 4 de octubre de 1589, p. 513.

39. *HMC Bath,* V, 94, Isabel a Shrewsbury, 1588 (sin fechar, pero a mediados de septiembre).

40. McNeill, «Report», 95, pago a Mathew Smythe, 8 de noviembre de 1588 EA.

41. Falls, *Elizabeth's Irish Wars,* 166; *CSPI,* IV, 92-98, Fitzwilliam al Consejo Privado, 31 de diciembre de 1588; McNeill, «Report», 96-97, pago a Sappa, 15 de septiembre de 1590, ambas procedentes de las cuentas de sir Henry Wallop, tesorero de Irlanda en la guerra. Todas las fechas EA.

42. Laughton, II, 186-188, George Cary a Walsingham, 29 de agosto de 1588 EA.

43. AGS, *CMC* 2a/772, expediente del San Francisco (Andalucía), cuenta de la pólvora, mecha y balas proporcionadas; BNE, ms. 3556/298v, relación de un jesuita portugués que iba a bordo del buque insignia. AGS, *CMC* 2a/29 y 31, las cuentas acordadas con los amotinados de la compañía de Francisco de Frías en La Chapelle (1596), detallaban las raciones que en realidad se proporcionaron a los soldados que habían servido a bordo de la Armada.

44. *BMO,* IV/4, 24, relación de Pedro Coco Calderón; *ibidem*, 29-30, Oquendo a Andrés de Alva y a Felipe, 24 de septiembre de 1588; *ibid.*, 77-78, Gonzalo de Erasso a Felipe, 1 de octubre de 1588; *ibid.,* 229, relación del capitán Vanegas; *ibid.,* 403-404, Coco Calderón a Felipe, 24 de enero de 1589.
45. *BMO,* IV/4, 461, Gómez de Medina al duque, 4 de marzo de 1589, copia; Pires de Lima, «Um documento português», 100, carta del capitán del San Juan de Portugal, La Coruña, 19 de octubre de 1588.
1. Cohen y Gooch, *Military Misfortunes*, 25.
2. Bouza, *Cartas de Felipe, II*, 50-51, Felipe a sus hijas, Lisboa, 10 de julio de 1581, describiendo su inspección de la flota de Valdés en el puerto esa mañana; Salgado, *Os navios*, 19-30, sobre las campañas en 1582 y 1583.
3. TNA, *SP* 12/7/169-172v, instrucciones de Isabel a Winter, 16 de diciembre de 1559, dos borradores de puño y letra de Cecil; TNA, *SP* 52/2/15. I, el duque de Norfolk a Winter, 23 de enero de 1560.
4. *BMO*, III/3, 1736-1737, Carta del licenciado Guevara a Felipe, 22 de enero de 1588.
5. *BMO,* II, 382-383 «Lo que refiere Manuel Blanco», Lisboa, 11 de octubre de 1586.
6. *BMO,* IV/2, 418-419, Felipe a Medina Sidonia, 21 de mayo de 1588; *BMO,* IV/3, 137-138 y 205-206, Juan de Idiáquez a Medina Sidonia y respuesta, 12 y 19 de julio de 1588.
7. *BMO,* IV/3, 65, interrogatorio de «Olvermos» por don Alonso de Luzón en las islas Sorlingas, 28 de junio de 1588 (Medina Sidonia le reenvió dos copias a Felipe desde La Coruña el 6 de julio de 1588, «aunque no dice nada de consideración»: *ibidem*, 63); *ibid.,* 72, Gómez de Medina a Felipe, La Coruña, 6 de julio de 1588.
8. Laughton, I, 12 («Relation of proceedings» de Howard); e *ibidem*, II, 5960, Howard a Walsingham, 8 de agosto de 1588 EA, donde informa de una comparación hecha por cautivos españoles. Véase una afirmación similar por parte de un jesuita a bordo del San Martín: «No fue nada la de la Naval [batalla naval de Lepanto], porque aquí hay quien se halló en ella y dice que no tuvo que ver la artillería con ésta, *nec temporis quantitate nec qualitate* [ni en la duración ni en la intensidad]» (*BMO,* IV/4, 66, «Relación» de De la Torre). Otras citas de capítulos 14 y 15.
9. Hakluyt, *The Principal Navigations,* II, 393, traducción de la *Historia* de Meteren, donde se repiten anécdotas que habían aparecido por primera vez en el «Comentario» de Ubaldini» de 1589 (Naish, «Documents», 96).
10. TNA, *SP* 12/220, encuesta de los barcos de la reina llevada a cabo el 25 de septiembre de 1588 EA (véanse extractos en Laughton, II, 241-249).
11. TNA, *SP* 12/218/46-48, el expediente del Consejo de la Marina, de 20 de noviembre de 1588 EA, estimaba que la construcción de cuatro galeones y cuatro *cromsters* requería «600 toneladas de madera».
12. TNA, *E* 351/2225 (y, más legiblemente, TNA, *AO* 1/1686/23), cuentas de sir John Hawkins como tesorero de la Marina para 1588. BL, *Sloane* ms. 2450, «Sea Causes Extraordinary, A. D. 1588», incluye las cuentas de las numerosas reparaciones llevadas a cabo en la primavera de 1588, así como en septiembre del mismo año (véase f. 54).
13. Nosotros damos por bueno el detallado cómputo de los grandes cañones de la Armada en *BMO,* V, anexo 5, resumido en *ibidem,* IV/1, p. LVII y sus notas correspondientes.
14. Datos de *BMO,* IV/4, 246-253, relación de 43 barcos de la Armada fondeados en Santander, 1 de noviembre de 1588 (Napolitana); *ibidem*, 288-289 y 299-300, relación de la artillería recuperada del San Lorenzo, 22 y 29 de noviembre de 1588; Harvard, Houghton Library, ms. *Typ*. 16, John Mountgomerie, «The Nauie»; TNA, *SP*

12/211/157-162, «The Reporte of George Wod», un prisionero que viajó a bordo de una galeaza durante veintidós semanas, junio de 1588. Tal vez las otras dos galeazas llevaban un armamento similar, pero no lo podemos saber con seguridad, dado que el Girona se hundió y el Zúñiga no volvió a España hasta agosto de 1589, después de haber tirado por la borda todos sus cañones pesados.

15. *BMO,* III/3, 1718, consulta del Consejo de Guerra, 16 de enero de 1588; *BMO*, IV/2, 14 y 94-95, Medina Sidonia a Felipe, 26 de marzo de 1588, y respuesta, 3 de abril de 1588 (Ghislieri era a la sazón sobrino del papa Pío V y primo del secretario papal de Estado, lo que suscitaba sospechas sobre su lealtad). Véase *BMO,* III/3, 1289, resultados de una inspección de cuatro galeazas en Lisboa, llevada a cabo por Recalde, 21 de octubre de 1587, donde se revelan defectos graves.

16. Datos de AGS, *GA* 347/218, «Las naves que fueron en esta última armada»; AGS, *GA* 347/206, «Relación particular»; *BMO,* IV/4, 219-220, (La Coruña); e *ibidem,* 246-253 (Santander). RAZ, *Rekenkamer* C 2983, relato de Pieter Willemszoon de los 38 cañones recuperados de los galeones portugueses naufragados San Mateo y San Felipe: los más pesados eran de 14 libras.

17. Eliav, «Tactics», 407-408, citando a Cristoforo da Canale, *Della milizia militare* (1553-1554).

18. *BMO,* V, 252-255, sobre el Santa Ana de Guipúzcoa; Laughton, II, 156 (armamento recuperado tras la explosión), y *BMO,* V, 255-256, sobre el San Salvador; *BMO,* V, 234-235, sobre el Rosario; e *ibidem,* 215-217, sobre el Santa Ana (Vizcaya).

19. *BMO,* IV/4, 22, «Relación» de Coco Calderón, entrada del 4 de agosto de 1588. Véase también la «Relación» del capitán Alonso de Tauste, entrada del 7 de agosto, citada en el capítulo 13.

20. Borja de Medina, «Jesuitas», 30-34, «Informação» de un jesuita portugués a bordo del Santiago (traducción española en *BMO,* IV/4, 346-347).

21. *BMO*, IV/3, 109-110, «Relación» del alférez Becerra, La Coruña, 10 de julio de 1588; *BMO*, IV/4, 21, «Relación» de Coco Calderón, entrada del 2 de agosto de 1588.

22. Laughton, I, 48-50, Howard a Walsingham, 27 de enero de 1588, y 7-14, Winter a Walsingham, 11 de agosto de 1588 (ambas fechas EA).

23. TNA, *SP* 63/137/97-98v, interrogatorio de Luzón en Drogheda, 13 de octubre de 1588 EA, respuesta a la decimocuarta pregunta. Cabría objetar que don Alonso fingía ignorancia para evitar proporcionar a sus captores información útil, pero dado que el Trinidad Valencera ya se había hundido, resulta difícil entender qué ganaba él con la vaguedad de sus respuestas. Por otra parte, no se inhibió en contar a sus captores que la Armada portaba 600.000 ducados en metálico, parte de ellos a bordo del San Salvador. Cuando a los oficiales presos del Rosario se les pidió que describieran el armamento de su navío, sus respuestas fueron similarmente vagas, oscilando las cifras entre 40, y 58 cañones: TNA, *SP* 12/214/49-60v.

24. *BMO,* IV/2, 310-311, Felipe a don Jorge Manrique, Antonio de Guevara y Diego Flores, 9 de mayo de 1588. Véase también *BMO,* IV/4, 457-458, petición de Simón Claes, capitán del Casa de Paz, febrero de 1589, donde afirma que su barco naufragó cuando trataba de entrar en Laredo porque «Diego Flores de Valdés le ordenó que entregara el ancla principal, algunas amarras y otros elementos esenciales para salvar el barco».

25. AGS, *CMC* 2a/942, cuentas del Trinidad de Escala, ff. 109-112. Al verano siguiente, pese a las frecuentes advertencias para que estuvieran preparados, los oficiales de este barco afirmaron que no estaban listos para salir al mar «dando excusas tan flacas que merecen un castigo ejemplar». El comandante de la flota

decretó entonces que el barco no recibiera pago por su alquiler a partir del 21 de septiembre de 1588, cuando regresó con la Armada: AGS, *CMC* 2a/1012, documentos del Trinidad Escala, orden de don Alonso de Bazán, 5 de agosto de 1589.

26. *BMO,* III/3, 1921-1922, lista enviada a Felipe por Fuentes, 13 de febrero de 1588; Gracia Rivas, *Los tercios,* 186-188, «Relación» del marqués de Cerralbo sobre los capitanes a bordo de los barcos de la Armada que volvieron a Galicia.

27. *Ibidem*, IV/3, 71-72 y 123-124, Recalde a Martín de Idiáquez, 6 y 11 de julio de 1588; *BMO*, IV/4, 140, Memorial de Juan Martínez Recalde a Felipe, 9 de octubre de 1588 (sin duda, Recalde tenía en mente al príncipe de Ascoli, de veinticuatro años, a quien Felipe nombró para formar parte del Consejo de Guerra del buque insignia).

28. *BMO,* IV/4, 20-24, en la «Relación» de Coco Calderón (a bordo del San Salvador, pero con un hermano prestando servicio en el San Pedro) se afirmaba que el capitán y el piloto abandonaron el barco en Calais; *ibidem*, 441-442, «Relación» de Francisco de Ledesma, 18 de febrero de 1589, donde se afirmaba que otros varios miembros de la tripulación habían desertado allí, y que luego él los había visto a bordo de un barco holandés; *HMC Salisbury*, III, 343-346, registra la deserción de los otros dos marineros holandeses; *BMO,* IV/3, 402-403, avisos de Calais, 13 de agosto de 1588; *BMO,* IV/4, 119, Pedro de Igueldo a Bernardino de Mendoza, El Havre, 8 de octubre de 1588; *ibidem*, 176-178, lista de fugitivos de la escuadra de Castilla en Santander y Laredo, 16 de octubre de 1588. Otros detalles en capítulos 14 y 15.

29. *BMO,* IV/4, 176-178, «Relación de la gente de mar que en este puerto de Santander y Laredo se ha huido» de la escuadra de Castilla, 16 de octubre de 1588; *ibidem*, 320, Bertendona a Felipe, Ferrol, 17 de diciembre de 1588.

30. *BMO,* IV/2, 53-57, declaración de capitanes de los barcos de las escuadras de Vizcaya y Andalucía, 30 de marzo de 1588, ASF, *MdP* 4919/484-486v, Alemanni al gran duque, Madrid, 4 de octubre de 1588; *BMO,* IV/4, 224-229, «Relación» de Vanegas; *ibidem*, 392-395, relación de un jesuita portugués.

31. Bourne, *The Art,* 1; Tanturri, «La incursión», 84, carta escrita por un jesuita en Cádiz, 21 de mayo de 1587.

32. *BMO,* IV/4, 526, Felipe al gobernador de Galicia, 29 de noviembre de 1589.

33. *BMO,* IV/4, 274-276 y 298, «Relación de la gente» a bordo de los barcos en Santander y en Galicia, 18 y 28 de noviembre de 1588. Según la lista, la galeaza Napolitana, en Santander, no contaba con artilleros; esto resulta extraño, dado que una lista del personal a bordo de su barco hermano, el Zúñiga, en El Havre el mes anterior, reflejaba 28 artilleros (*ibidem,* 119, Pedro de Igueldo a Bernardino de Mendoza, 8 de octubre de 1588); pero quizá todos los que iban a bordo del Napolitana murieran en campaña. Sobre la presencia de «artilleros de campaña» dentro del total —a veces agrupados junto con los «mozos de mulas», los hombres a cargo de las mulas que se embarcaban para arrastrar los cañones de asedio—, véase *ibid.,* 3 y 159-160. La mayoría de las listas de personal de la Armada anteriores agrupaban a «artilleros y marineros».

34. AGS, *CMC* 2a/772, documentos del San Francisco (Andalucía), sin foliar; *ibidem,* documentos del Concepción Menor (Vizcaya), ff. 128-132.

35. Naish, «Documents», 97-98; Bourne, *The Art,* prefacio; Glasgow, «Gorgas' Seafight», 180-181.

36. *BMO,* IV/4, 229, «Relación» de Vanegas; *BMO,* IV/3, 394, relación de un jesuita portugués; *ibidem,* 453, Bobadilla a Idiáquez, «Del galeón San Martín, a sesenta grados, a 20 de agosto» de 1588; OÖLA, *KB* IV/320, Khevenhüller a Rudolf, 12 de octubre de 1588.

37. *BMO,* IV/3, 463-467, diario de Medina Sidonia, entrada del 4 de agosto de 1588;

BMO, IV/4, 246-253, relación de 43 barcos de la Armada en Santander, 1 de noviembre de 1588; *ibidem,* 219-220, y AGS, *Estado* 165/323, inventario de barcos en La Coruña, 3 y 29 de octubre de 1588 (no consta el total de munición del barco de Recalde).

38. KML, *MSP CG: C* 9/146-147v, instrucciones de Medina Sidonia a Juan de Escandón, escribano de raciones del San Bartolomé, de la escuadra andaluza, 29 de junio de 1587. Véase también AGS, *CMC* 2a/772, documentos del Concepción Menor, pliego 132, declaración de Antonio del Castillo, «persona señalada […] para el apercibimiento de la pelea y distribución de las municiones y armas».

39. Detalles de AGS, *CMC* 2a/772 (San Francisco y Concepción Menor), 2a/460 y 1a/1736 (Santa Bárbara), 2a/905 (Santa Catalina); 2a/942 (Trinidad Escala), y 2a/905 (Esperanza); y KML, *MSP CC* 8/32 y 8/37. Véanse también las tablas y más estadísticas en Parker, «The Dreadnought Revolution», 279-280, y Parker, *The Grand Strategy*, 258.

40. *BMO*, IV/4, 246-253, «Relación de la gente de mar y guerra» por Pedro Coco Calderón, 23 de octubre-1 de noviembre de 1588.

41. *BMO*, IV/4, 21 (San Juan); *BMO,* IV/4, 224-229, «Relación» de Vanegas (San Martín); *ibid*.., 21, «Relación» de Coco Calderón.

42. *BMO,* IV/4, 266-270, «Relación» de Pedro de Izaguirre Vergara y Juan Pérez de Ubilla en El Pasaje, 17 de noviembre de 1588 (excluyendo las municiones a bordo del buque insignia de Oquendo, destruidas por una explosión); *ibidem*, 246-253, «Relación de la gente de mar y guerra, y de los bastimentos, artillería, armas y municiones», octubre-noviembre de 1588 (el Napolitana, pese a que solo portaba ocho quintales de pólvora, lo que sugiere que había disparado muchos más cañonazos); *BMO,* IV/4, 288-289, y AGS, *CMC* 3a/1704, n.º 45, cuentas de Pietro Pauber y Vicenzo de Bune por el salvamento del San Lorenzo; AGS, *GA* 221/1, «La felicíssima Armada», f. A9 (donde se afirma que la galeaza llevaba a bordo 2.500 balas de cañón cuando salió de Lisboa). Sobre el Girona y el Zúñiga, véase nota anterior.

43. Phillips, *The struggle*, 131-134, instrucción y orden emitida por Flores para su flota, Sanlúcar, 24 de septiembre de 1581. García de Palacio, *Instrucción naúthica* (1587), tampoco decía nada sobre los métodos de recarga.

44. *BMO,* IV/4, 198-199, Vallejo a Andrés de Prada, 21 de octubre de 1588.

45. Burnell y Tiele, *The Voyage*, II, 268-269.

46. *BMO*, IV/1, 94-95, archiduque Alberto a Felipe, 25 de febrero de 1588.

47. Norton, *The Gunner*, 67-68.

48. Lewis, «Armada Guns», 205-219.

49. Laughton, II, 258-260, William Thomas a Burghley, Vlissingen, 30 de septiembre de 1588 EA.

50. *Ibidem,* 11, Winter a Walsingham, 11 de agosto de 1588; Raleigh, *Judicious,* III, 26 (parte de sus «Excellent Observations and Notes Concerning the Royall Navy», escritas en 1612 o antes). Véanse lamentaciones similares sobre la escasez de pólvora y especialmente de balas en *ibidem*, I, 359, Hawkins a Walsingham, 10 de agosto de 1588; *ibid.,* II, 38, Fenner a Walsingham, 14 de agosto; 54, Howard a Walsingham, 17 de agosto; 64, Whyte a Walsingham, 18 de agosto; y Oppenheim, *The Naval Tracts,* I, 175-176 (todas las fechas EA).

51. *BMO,* IV/4, 226, «Relación» del capitán Alonso Vanegas.

52. Aceptamos de nuevo el detallado cómputo de los grandes cañones y la ratio de artilleros de la Armada que consta en *BMO,* V, anexo 5, resumida en *ibidem*, IV/1, pp. LVII y CLXXXII, y notas correspondientes.

53. «Armada: Twelve Days to Save England», episodio 2, emitido por primera vez en

junio de 2015: demostración supervisada por Nicholas Hall, guardián de artillería de las Armerías Reales, Londres.
54. Laughton, I, 289, Howard a Walsingham, 21 de julio de 1588; Adams, «The Armada Correspondence», 81-83, Walsingham a Sussex, 24 de julio, y a Leicester, 26 de julio de 1588; Laughton, I, 355, memorial de Richard Drake, 31 de julio de 1588 (todas las fechas EA). Howard también rechazó a los mosqueteros que le ofreció el gobernador de la isla de Wight.
55. Laughton, I, 301-302, Nicholas Oseley a Walsingham, del Revenge, frente a Portland, 2 de agosto de 1588. Oseley, que manejaba un fluido español, había servido como espía para Walsingham. Fue uno de los primeros en subir a bordo del Rosario.
56. Van Meteren, *Belgische ofte Nederlantsche historie*, f. 287; TNA, *SP* 63/141/57-58, «The Report by William Herbert», diciembre de 1588. Curiosamente, Isabel temía lo contrario, y ordenó a Drake que dejara en tierra a Valdés y a otros prisioneros españoles «ahora mantenidos a bordo […] *donde pueden hacer algún daño o bien llegar a enterarse de los secretos del servicio*», Laughton, I, 356, memorial para Richard Drake, 31 de julio de 1588 EA, cursiva añadida.
57. *BMO,* IV/4, 500-501, petición de Gómez de Medina, julio de 1589.
58. BNE, ms. 3556/291, relación de un jesuita portugués del 4 de agosto de 1588. Medina Sidonia comentó lo mismo ese día en su diario: *BMO,* IV/3, 463-467.
59. *BMO,* IV/4, 227, «Relación» de Vanegas, entrada del 7 de agosto de 1588; Laughton, II, 102, «A Note of Certain Speeches Spoken by Sir Martin Frobisher at Harwich», del 11 de agosto de 1588 EA.
60. Laughton, II, 11, Winter a Walsingham, 11 de agosto de 1588 NS; TNA, WO 55/1627, «The Booke of the Remaynes of Her Majesties Shippes Returninge from the Seas», diciembre de 1595-agosto de 1596, sección «The Waste Spente at the Seas»; Usherwood, *The Counter-Armada*, 77. Véanse más detalles en Parker, «The Dreadnought Revolution».
1. Marcus, *Elizabeth I*, 357–8, Isabel a Jacobo VI de Escocia, sin fechar, pero a finales de agosto de 1588, hológrafo.
1. AMAE, *MDFDE* 237/94-95, Olivares a Felipe, 27 de junio de 1588, «en la materia secreta». Diez años más tarde, Isabel se casaría con Alberto y Felipe los designaría soberanos de los Países Bajos.
2. San Gerónimo, *Memorias*, 429-430; IVdeDJ, 55/XI/121-122, Vázquez a Felipe y respuesta, 27 de julio de1588.
3. IVdeDJ, 55/XI/153, Vázquez a Felipe y respuesta, 10 de agosto de 1588; Tellechea Idígoras, *La Invencible,* 82, Novara a Montalto, 4 de agosto de 1588; AHN, *Inquisición,* libro 100/551, Juan Ruiz de Velasco a Vázquez, 23 de agosto de 1588.
4. *BMO*, IV/3. 264, memorándum real sin fecha, escrito probablemente al principio de agosto.
5. *BMO,* IV/3, 409-410, Idiáquez a Felipe, sin fechar, pero 14 de agosto de 1588; P. le Goux, *Copie d'une lettre envoyé de Dieppe* (París, 1588: véase Lyell, 95-97; traducción española en *BMO,* IV/3, 334-335).
6. ASF, *MdP* 4919/457, Camillo Guidi al gran duque de Toscana, 31 de agosto de 1588, donde se adjunta una relación de Mendoza desde París, fechada el 20 de agosto —una transmisión inusualmente rápida por parte del mensajero de Mendoza y una notable operación de espionaje por parte de Guidi.
7. *BMO*, IV/3, 517-518, consulta de Idiáquez, sin fechar, pero 31 de agosto de 1588.
8. *BMO*, IV/3, 519-520, consulta de Idiáquez, y Felipe a Medina Sidonia, ambas redactadas el 31 de agosto de 1588.
9. AGS, *Estado* 2219/87, Felipe a Parma, 31 de agosto de 1588, borrador.

10. *BMO,* IV/3, 518-519, Idiáquez a Parma, 31 de agosto de 1588, borrador.
11. IVdeDJ, 51/190, Vázquez a Felipe, 4 de septiembre de 1588, donde se adjunta una nota de Pedro Núñez escrita el día anterior sobre la malograda suerte de San Luis, rey de Francia, con la respuesta del rey.
12. *BMO,* IV/3, 534, Felipe e Idiáquez a Parma, 3 de septiembre de 1588.
13. *Relaciõ de lo que hasta oy a los 5 de septiembre… se ha sabido* (Sevilla, 1588: Lyell, n.º 80); ASP, *CF* 129 (España 6) carpeta III, Juan de Monte Pichardo al cardenal Farnesio, Madrid, 17 de septiembre de 1588; ASV, *NS* 34/504-505, Cesare Speciano, obispo de Novara, al cardenal Montalto, secretario de Estado papal, 17 de septiembre de 1588. El ministro era Francisco de Idiáquez.
14. No cabe ninguna duda de la demora en la llegada de Zúñiga, aunque la mayoría de los historiadores han dado por hecho que llegó a España mucho antes: véase ASF, *MdP*, 4919/476-477, Giulio Battaglione al gran duque de Toscana, 27 de septiembre de 1588 (citado aquí); *BMO*, IV/4, 43, Felipe a Medina Sidonia, 27 de septiembre de 1588; y *CSPV,* VIII, 194, Lippomano al dogo, 29 de septiembre de 1588.
15. *BMO,* IV/4, 44-45, Medina Sidonia a Felipe e Idiáquez, Santander, 27 de septiembre de 1588.
16. López Mata, *La ciudad,* 133, Medina Sidonia a Burgos, 24 de septiembre de 1588; *BMO,* IV/4, 44-45, Medina Sidonia a Idiáquez, Santander, 27 de septiembre de 1588. Saltillo, «El duque», 174, citaba las cuentas de la casa del duque en 1588, con pagos por juegos de cartas.
17. *BMO,* IV/4, 210 (sobre el destino del Santa Ana); López Mata, *La ciudad,* 133 (carta del duque a Burgos fechada el 24 de septiembre de 1588), 200-201 (los agotados guerreros) y 205, n. 10 (Montenegro).
18. TNA, *SP* 63/141/47, declaración de John Brown de Clontarf, marinero, recién huido de Ribadeo, 28 de enero de 1589 AE; *ibidem*, ff. 57-58 «The Report by William Herbert of Dublin, Merchant», principios de 1589.
19. Felipe II, *Premática*, Sig. A2; Tellechea Idígoras, *La Invencible,* 93, Novara a Montalto, 24 de octubre de 1588; OÖLA, *KB* IV/326, Khevenhüller a Rodolfo, 12 de octubre de 1588.
20. ASV, *LP* 46/82, circular de Felipe a todos los prelados españoles, 13 de octubre de 1588, copia (otra copia en BAV, *UL* 1115/246); IVdeDJ, 55/IX/ 217, Vázquez a Felipe y respuesta, 17 de octubre de 1588.
21. OÖLA, *KB* IV/332, Khevenhüller a Rodolfo, 11 de noviembre de 1588; ASL, *OSD* 271, sin foliar, Compagno Compagni a la República de Lucca, 12 de noviembre de 1588; ASV, *NS* 34/ 583-585, Novara a Montalto, 8 de noviembre de 1588. El embajador Ferrarese informó de que 50 barcos seguían aún perdidos «y que de las veintisiete mil personas que subieron a bordo de la Armada, solamente diez mil siguen con vida, y otras más están muriendo debido a lo sufrido en el viaje»: ASMo, *AS* 15, sin foliar, obispo de Ripa al duque de Ferrara, 12 de noviembre de 1588.
22. BZ, 145/76, Felipe a Vázquez, 10 de noviembre de 1588.
23. *BMO,* IV/4, 195-198, «Relación de los galeones… y otros navíos que salieron de La Coruña… y los que dellos han vuelto a España, por avisos que se han recibido en Madrid hasta 20 del mes de octubre, y en qué puertos están, y los que no se sabe, y los que de cierto se han perdido»; *ibidem*, 198-200, García de Vallejo a Andrés de Alva, Santander, 21 de octubre de 1588.
24. *BMO,* IV/4, 102-103, Mexía a Felipe, Laredo, 4 de octubre de 1588.
25. *BMO,* IV/4, 123, Felipe al duque de Escalona, 8 de octubre de 1588; *ibidem*, 434, Vázquez a Felipe, 10 de febrero de 1589, y reescrito (carta de condolencia a la viuda de Leyva y encomienda de Alcuéscar a su hijo); AGS, *CS* 2.ª/284/43-44 y 759 (atrasos para los herederos de Leyva y Recalde).

26. BZ, 122/120, Felipe al capitán general de Guipúzcoa, 26 de diciembre de 1588. AGS, *CS* 2a/275, legajo sin foliar de cuentas pagadas a los que habían servido en la «Armada de Yngalaterra» entre 1587 y 1593, registra varios pagos efectuados desde un fondo especial «consignado para pagar los sueldos de soldados muertos y despedidos».
27. *BMO,* IV/3, 453, Bobadilla a Idiáquez, 20 de agosto de 1588 (sin duda, uno de los documentos confiados a Zúñiga cuando dejó el buque insignia para volver a España al día siguiente).
28. *HMC Bath,* V, 93, Cobham a Walsingham, Calais, 1 de agosto 1588 EA, copia (sin duda, citando o bien al príncipe de Ascoli o a don Jorge Manrique, los únicos «nobles» españoles a bordo de la Armada que habían llegado a Dunkerque para entonces); *BMO,* IV/4, 17-18, Mendoza a Felipe, París, 24 de septiembre de 1588; AGS, *Estado* 1261/115, don Jusepe de Acuña, embajador español en Saboya a Felipe, Turín, 6 de septiembre de 1588; Malfatti, *Cuatro documentos,* 43, Giulio Savorgnano a Filippo Pigafetta, Venecia, 23 de septiembre de 1588. Varios prisioneros de la Armada interrogados en Dover y Vlissingen también culparon a Parma (Laughton, I, 342-343, y II, 32). Lo mismo hizo fray Bernardo de Góngora: *BMO,* IV/3, 415-416, carta a fray Martín de los Ángeles desde el buque insignia, 15 de agosto de 1588.
29. ASF, *MdP* 4919/476-477, Giulio Battaglione al gran duque de Toscana, 27 de septiembre de 1588 (citando conversaciones mantenidas no solo con Zúñiga, sino también con don Pedro de Guzmán, cuyo nombre escribió cifrado); ASF, *MdP* 4919/484v, Alemanni al gran duque, 4 de octubre de 1588. El nuncio se mostró de acuerdo: «La confusión y condena es muy grande», escribió, con «todo el mundo manifestándose libremente, conforme a sus lealtades y pasiones», pero la mayoría culpaba a Parma (ASV, *NS* 34/510-513, Novara a Montalto, 26 de septiembre de 1588).
30. Vázquez, «Los sucesos», II, 352. Alonso Vázquez no puso ninguna fecha a este episodio, ni ha quedado registrado en ningún otro testimonio de la época, pero el autor —un sargento del tercio de Sicilia capturado por los holandeses a bordo del San Mateo, rescatado y trasladado al Ejército de Flandes más avanzado el mismo año— añadía inmediatamente a continuación: «Yo he escrito puntualmente lo que vi y lo que pude penetrar». Véase AGRB, *SEG* 12/46v, orden de Parma por la que se le concede a Vázquez un complemento salarial, el 20 de junio de 1589; y su historial de servicio hasta 1595 en AGS, *CS* 2a/275, sin foliar, en la «A» de Alonso.
31. Fea, *Alessandro Farnese,* 308-310, Parma al cardenal Farnesio (sin fechar, pero probablemente del 12 de agosto de 1588); Bertini, *Militari italiani,* 239-241, instrucciones de Parma a Cesi, sin fechar, pero de agosto de 1588; *BMO,* IV/4, 215, el conde de Olivares a Felipe, 29 de octubre de 1588; AGS, *Estado* 950/229, Olivares a Parma, 15 de octubre de 1588, copia (extracto en *BMO*, IV/4, 162). La crónica recogida por el mayordomo de Parma, Paolo Rinaldi, culpaba a Medina Sidonia por el fracaso de la Empresa: en su opinión (que probablemente reflejaba la de otros miembros del séquito de Parma), el resultado habría sido muy distinto si Santa Cruz hubiera quedado al mando de la flota: BRB, ms. II.1155, «Liber relationum», f. 217.
32. ASF, *MdP* 5151/151-152v y 162-163, Juan de Médicis al gran duque, su hermano, Brujas, 5 y 12 de agosto de 1588. No hemos encontrado la carta de Bobadilla sobre la pusilanimidad descrita por Médicis pero, dado que Juan estaba ligado al cuartel general del duque en Brujas, y que el resto del informe era exacto, no vemos razón para no creerlo.
33. *BMO,* IV/3, 371-372, Manrique a Felipe, 11 de agosto de 1588; RAZ, *Register van Acten en Brieven,* portafolio 1625/257-258, dos cartas de los estados de Zelanda al conde Mauricio de Nassau, 10 de agosto de 1588, comunicando los mensajes

recibidos sobre el bloqueo de Dunkerque por parte de Justino de Nassau; *BMO,* IV/3, 354-355, Parma a Felipe, 10 de agosto de 1588.

34. ASF, *MdP* 4919/477, Battaglino a Florencia, 27 de septiembre de 1588; HHStA, *Statenabteilung Spanien, Diplomatische Korrespondenz* neu 11, Konvolut 7/398v, Khevenhüller a Rodolfo II, 14 de septiembre de 1588; Laughton, II, 99, Drake a Walsingham, 10 de agosto de 1588 EA.

35. *BMO,* IV/3, 518, y AGS, *Estado* 2219/101-102, Idiáquez a Parma, 31 de agosto y 9 de noviembre de 1588, minutas (la última, con abundantes correcciones; hay una copia en limpio, enviada probablemente por Parma al cardenal Farnesio, en ASP, *CF* 129, carpeta 3, sin foliar).

36. *BMO,* IV/4, 331-332, Parma a Idiáquez, 30 de diciembre de 1588. El duque podría haber añadido, en su defensa, que no saldó cuentas con la flotilla de Flandes hasta finales de agosto (AGS, *CMC* 2a/1077, cuentas de Thorivio Martínez), y que no emitió los permisos de salida a los llegados para efectuar la invasión hasta el 12 de septiembre, «atento a haberse, según parece, alargado la ocasión de la jornada» (AGRB, *SEG* 11/40 y 46v, pasaportes de Juan de Anaya Solís y el marqués de Favara).

37. ASP *CF* 109, carpeta 3, sin foliar, «Memoria de los papeles que entrego oy 5 de junio 1589 al Señor Presidente Richardot»; AGS, *Estado* 2855, sin foliar, «Lo que Su Magestad es servido que se responda a los cuatro papeles principales que dio el Presidente Richardot» (noviembre de 1589), segundo punto. Irónicamente, justo en ese momento, otros sirvientes de la Corona empezaron a cuestionar el compromiso de Parma con la ejecución de las políticas de Felipe en otra área: Francia (véase AGS, *Estado* 597/128, Juan Moreo a Felipe, 18 de noviembre de 1589, con interesantes apostillas del monarca).

38. Detalles de Saltillo, «El duque», 174-176; fray Juan de Vitoria, «Noticias de la Invencible», en Tellechea Idígoras, *Otra cara*, 188-190 (véase la magistral valoración de Tellechea de esta tan citada y tan malentendida fuente: *ibidem,* 133-147); ASF, *MdP* 4919/499-502, Alemanni al gran duque de Toscana, 15 de octubre de 1588, cifrado, con desencriptado.

39. *BMO,* IV/4, 11, Bobadilla a Idiáquez, 28 de septiembre de 1588, posdata.

40. *BMO*, IV/3, 386, Leyva a Recalde, 17 de agosto de 1588. Tras haber desembarcado en Irlanda, Leyva tal vez decidió enviar su «informe» directamente al rey. En diciembre de 1588, el corregidor de Bilbao comunicó que un muchacho irlandés había llegado a Le Croisic (Bretaña) con un «gran cartapacio de cartas que dijo que don Alonso de Leyva le dio» en Drosal» o «Drudral» (puede que Donegal.) Un oficial español que se encontraba en Le Croisic, Martín de Igueldo, le pidió ver las cartas, pero el muchacho se negó, alegando que tenía órdenes de entregarlas solamente al corregidor de Bilbao en persona; Igueldo, por tanto, se limitó a inspeccionar los sellos y las direcciones, y mandó al chico continuar hasta San Juan de Luz, donde tendría que tomar otro barco hasta Bilbao. Sin embargo, aunque la información de Igueldo llegó, el muchacho (y su preciado «gran cartapacio de cartas») no lo hizo: *BMO,* IV/4, 319, del corregidor de Bilbao a Felipe, 16 de diciembre de 1588, junto con dos copias de un fragmento de una carta de Igueldo, 29 de noviembre de 1588 (*ibidem*, 221-222). Es posible que el «informe» aparezca algún día: después de todo, las cartas de Leyva a Recalde fechadas el 12 y el 17 de agosto de 1588 languidecieron en los archivos durante más de cuatro siglos.

41. *BMO*, IV/4, 140, Recalde a Felipe, 9 de octubre de 1588.

42. *BMO*, IV/4, 118, Recalde a Martín de Idiáquez, 8 de octubre de 1588; AGS *Estado* 2851, unfol., Idiáquez a Felipe, sin fecha y sin folio, al final del legajo, con otros «folios reintegrados a este archivo en 14 de febrero de 1944», junto con el

rescripto real. Esto debió de formar parte, casi con toda seguridad, del pliego AHN, *OM* 3511/41, «Armada de Inglaterra, 1588: papeles y advertimientos de Juan Martínez de Recalde», incluida la carta de Recalde a Idiáquez, 8 de octubre de 1588, que comienza diciendo: «Como sabrá por las cartas aquí incluidas de don Alonso de Leyva…». El rey escribió a un lado de esta frase: «No sé si vinieron estas». Suponemos que Recalde se refería a las dos cartas de Leyva que actualmente se hallan en AHN, *OM* 3511/38, impresos en *BMO*, IV/3, 385-6 y 422; *BMO*, IV/4, 162, Martín de Idiáquez a Felipe, 15 de octubre de 1588.

43. *BMO,* IV/4, 198-199, Vallejo a Andrés de Prada, 21 de octubre de 1588.

44. *BMO,* IV/4, 175, 219 y 279-280, instrucciones para Cardona, 16 y 29 de octubre de 1588, y Cardona a Felipe, 20 de noviembre de 1588, refiriéndose a una carta secreta del rey que al parecer se encuentra actualmente perdida.

45. *BMO,* IV/4, Andrés de Alva a Martín de Idiáquez, 7 de octubre de 1588; *ibidem,* 104, García de Vallejo a Andrés de Alva, 4 de octubre de 1588; e *ibid.,* 106, Zamudio a Felipe, 5 de octubre de 1588.

46. *BMO,* IV/4, 297-280, Cardona a Felipe, 20 de noviembre de 1588. Otros muchos culparon a Flores del fracaso de la Armada: *ibidem*, 196, Zamudio a Felipe, 5 de octubre de 1588; *ibid.,* 403-404, Coco Calderón a Felipe, 24 de enero de 1589; LL, *Bertendona* ms. n.º 21, Bertendona a Felipe, 23 de junio de 1589. También lo hizo Andrés de Alva, que añadió que el rey debería haber nombrado asesor naval a Oquendo en lugar de al duque (*BMO,* IV/4, 126, Alva a don Martín de Idiáquez, 8 de octubre de 1588).

47. AGS, *GA* 228/131, Santillán a Felipe, 23 de diciembre de 1588; *BMO,* IV/4, 333, Juan Fernández de Castro a Andrés de Alva, 30 de diciembre de 1588; *ibidem*, 373-374, Cristóbal Flores a Diego Flores, 3 de enero de 1589 (estas y otras cartas a Diego se encuentran en AGS, lo que sugiere que nunca fueron entregadas); *ibid.*, 400-411, Luis de Arteaga a Felipe, 20 de enero de 1589; *ibid.,* 469, Felipe al arzobispo de Burgos, 29 de marzo de 1589; *ibid.,* 488, 501-503, y 526-527, Flores a Felipe, 7 de mayo, 20 y 23 de agosto, y 7 de diciembre de 1589; y Tellechea Idígoras, *Otra cara,* 593-596.

48. *BMO,* IV/4, 438, Felipe a Rodrigo de Santillán, 17 de febrero de 1589; *ibidem*, 491, consulta del Consejo de Guerra donde se exonera a Coco Calderón, 18 de mayo de 1589.

49. Huerga, «La vida», 77-90, describió el juicio y hado de sor María, y publicó la transcripción del frotado de manos el 14 de octubre de 1588 que demostró su fraude (89, n. 64); AHN, *Inquisición,* libro 100/597-610, notas intercambiadas entre Quiroga y Vázquez entre el 14 de noviembre de 1588 y el 11 de enero de 1589, transmitiendo los deseos del rey sobre qué hacer con Piedrola («el condenado no está loco: es un gran pícaro»). Kagan y Dyer, *Inquisitorial Inquiries*, 61-79, publicó la combativa autobiografía de Piedrola, dirigida a convencer a los inquisidores de que en efecto era un profeta legítimo; Kagan, «Politics», trataba tanto de Piedrola y sor María, como de Lucrecia de León (que continuó en libertad hasta 1590, cuando la Inquisición le prendió).

50. ASF, *MdP* 5151/151-152v, Juan de Médicis al gran duque, su hermano, Brujas, 5 de agosto de 1588. Véanse también las críticas de Bobadilla y Recalde en el capítulo 16.

51. ASF, *MdP* 4919/499-502, Alemanni al gran duque, 4 de octubre de 1588, cifrado (una precaución rara vez tomada por Alemanni, pero sus palabras venían a equivaler a una traición: *«Si biasima il re di poca prudenza et di spensierato, et che non sia buono ad altro che a starsi fra frati»*); ASV, *NS* 34/ 583-585, Novara a Montalto, 8 de noviembre de 1588.

52. *BMO,* IV/4, 348-349, Ribadeneira a Idiáquez, diciembre de 1588 (también en *Monumenta historica societatis Iesu, LX:* Ribadeneira, II, 105-511). Véase más sobre esta carta en *FBD*, 856-858.
53. Casabán, «The Design»; Thompson, *War and Society,* VII, 79.
54. *BMO,* IV/4, 451-452, «Relación de la manera que han de ir los timones de las galeazas», febrero de 1589, con dibujos.
55. AGS, *GyM* 285/162, Bazán a Felipe, Ferrol, 23 de junio 1590. Stanley había servido a las órdenes tanto del duque de Alba como del conde de Leicester en los Países Bajos. En 1587 entregó a la localidad de Deventer a Parma, quien planeaba incluirlos a él y su regimiento de desertores irlandeses en el ejército de invasión. Por lo que sabemos, no tenía experiencia en la guerra naval.
56. Véase Earle, *The Last Fight*, sobre la pérdida del Revenge; véase el capítulo 4 sobre la pérdida del Jesus en 1568.
57. Casabán, «The Design», 399; Wernham, *The Return*, 162, 168, 183. No obstante, al menos el San Mateo llevaba gran cantidad de artillería: cuatro medias cañones, cuatro cañones pedreros, catorce culebrinas, quince medias culebrinas y seis piezas más ligeras (TNA, *WO*55/1626/232–3, inventarios de los dos barcos, 12 de noviembre de 1596). Ambos barcos fueron reparados (con un coste de 1.200 libras esterlinas) en los astilleros reales en 1598 (TNA, *E*351/2236, cuentas de Roger Langford como tesorero de la Marina).
58. «Carta de las damas de la corte» en Rosales, *El sentimiento*, 68-69; Caeiro, *O archiduque Alberto,* 162-163 (la sátira lisboeta); Cervantes Saavedra, *Obras completas,* II, 1592-1595, «Canción segunda».
1. RAZ, *Register van Acten en Brieven*, portafolio 1625/258-259, estados de Zelanda al conde Mauricio de Nassau, 11 de agosto de 1588, donde se utiliza la palabra *victorie* en dos ocasiones; ASF, *MdP* 5151/162-163, Juan de Médicis al gran duque de Toscana, Brujas, 12 de agosto de 1588. Sobre Verheyden y su *In classem Xerxis Hispani Oratio,* véase Scheltema, *De uitrusting,* 274-299.
2. Laughton, II, 59-61, Howard a Walsingham, la rada de Margate, 18 de agosto de 1588; *ibidem,* 97-100 y 146-148, Drake a Walsingham, 20 de agosto y 2 de septiembre de 1588.
3. TNA, *SP* 12/213/79-80, Leicester a Isabel, 27 de julio de 1588 EA.
4. Wright, *Queen Elizabeth,* II, 384, Walsingham a Leicester, 6 de agosto de 1588 EA; Folgerpedia, *The Elizabethan Court Day by Day*, año 1588, 34-41.
5. Nichols, *The Progresses*, III, 422-424, discurso de la reina del 9 de agosto de 1588 EA.
6. Wright, *Queen Elizabeth*, II, 384, Walsingham a Leicester, 6 de agosto de 1588; *HMC Bath*, V, 211, Thomas Fowler a John Montgomery, 11 de agosto de 1588 (ambas fechas EA). Los temores no eran infundados: el 12 de agosto, Parma, al parecer, volvió a embarcar parte de sus tropas en Nieuwpoort: ASF, *MdP* 5151/166, Juan de Médicis al gran duque de Toscana, Brujas, 18 de agosto de 1588.
7. Wright, *Queen Elizabeth,* II, 388-389, Walsingham a Burghley, 9 de agosto de 1588 (dos cartas); *ibidem*, 391-392, Leicester a Burghley, y Bodleian ms. *St. Amand* 8/65, Leicester a Norris, ambas con fecha de 18 de agosto de 1588; *HMC Foljambe*, 58-60, el Consejo Privado a Leicester, 14 y 17 de agosto de 1588 (minutas ligeramente diferentes en *APC*, XVI, 233-235 y 239). Todas las fechas EA.
8. Marcus y Mueller, *Elizabeth I*, 357-358, Isabel a Jacobo, sin fechar, pero de finales de agosto de 1588, hológrafo; LPL ms. 647/122, Francis Allen a Anthony Bacon, 17 de agosto de 1589 EA; *BMO,* IV/4, 297, noticias de Londres, 27 de noviembre de 1588 (traducción al inglés en *CSPSp,* IV, 491-492).
9. Laughton, II, 96-97, Howard a Burghley, 10 de agosto de 1588, y 167-169,

Howard a Walsingham, 27 de agosto de 1588 (ambas fechas EA).
10. Laughton, II, 183-185, Howard a Walsingham, 29 de agosto de 1588 EA.
11. BL *Harleian* ms. 168/180-185, Cuentas.
12. Clark, *England's Remembrancer,* 32; *APC,* XVI, 334, orden de 11 noviembre de 1588; *HMC, 8th Report, Appendix – Part I, section II* (Londres, 1881), 374, el obispo de Chester al alcalde de Mánchester, 11 de noviembre de 1588. Folgerpedia, *The Elizabethan Court Day by Day*, año 1588, 55-56, describía algunas de las celebraciones de ámbito nacional del 19 de noviembre de 1588 (todas las fechas EA).
13. Caraman, *Henry Garnet,* 82-83, Garnet al general de la orden jesuita, Claudio Aquaviva, 4 de diciembre de 1588. Un espía español en Londres también informó de que Isabel decidió no asistir al servicio oficial de acción de gracias «por miedo a que alguien pudiera dispararla»: BMO, IV/4, 240, avisos del 5 de noviembre de 1588, anotados por Felipe.
14. Noble, *The Names*, xxvi (sobre Westminster); otros detalles en Folgerpedia, *The Elizabethan Court Day by Day*, año 1588.
15. Whitehead, *Of Brags and Boasts,* cap. 10, y Brown, «The Hearts», relatan con brillantez cómo Burghley elaboró su polémica *Copie of a letter sent out of England*.
16. Ribadeneira, *Tratado de la tribulación,* parte II, ff. 142-142v (con licencia del provincial de la orden jesuita, el 20 de junio de 1589). Cursiva añadida.
17. Wernham, *The Expedition*, 4-5, y Wright, *Queen Elizabeth,* II, 388-389, Burghley a Walsingham, y respuesta, ambas del 9 de agosto de 1588; Laughton, II, 167-168, Howard a Walsingham, 27 de agosto de 1588, todas las fechas EA.
18. Duplessis-Mornay, *Suite des lettres*, 131-133, carta a M. de Buzenval, embajador de Enrique de Navarra en Inglaterra, 18 de octubre de 1588; Wernham, *The Expedition,* 11, notas de Burghley sobre el «viaje», 20 de septiembre de 1588 EA; *ibidem*, 12-14, encargo real a Norris y Drake, 11 de octubre de 1588 EA.
19. Harvard, Houghton Library, *Ms* Typ. 16, Mountgomerie, «The Nauie: A Treatise Concerninge the Nauie of England», 1589 (como es obvio, el manuscrito gozó de amplia difusión, dado que han sobrevivido como mínimo seis copias: tres en la British Library, una en la Pepys Library, y dos entre los documentos de Lyell de la Houghton Library, Harvard); TNA, *SP* 12/218/46-48, consulta de la Junta de Marina, 20 de noviembre de 1588 EA, redactada por Howard, comentada por Burghley, y firmada por todos y cada uno de los miembros, junto con su estimación del coste de ejecución. Felipe II creó una junta de expertos en ese mismo momento, para supervisar la construcción de nuevos buques de guerra: capítulo 17.
20. TNA, *WO* 55/1672, «A View and Survey of All Her Majesty's Ordinnance» [«Una exposición e investigación de toda la artillería de su majestad»] de 1595, con una lista de todos los barcos excepto el Warspite y el Repulse; los totales de estos dos barcos se han añadido a partir de TNA, *WO* 55/1627, «The Booke of the Remaynes»; Parker, «The Dreadnought Revolution», apéndice I, da detalles de los principales barcos.
21. Wernham, *The Expedition*, 28-31, documentos relativos a la «disputa» religiosa entre los clérigos de Londres sobre los aspectos espirituales del viaje, febrero de 1589.
22. *CSPV*, VIII, 405-407, Lippomano al dogo y al Senado, 22 de octubre de 1588 (añade: «Yo, que vivo en el lugar, lo sé muy bien», de lo que hablaba); Wernham, *The Expedition*, 217-218, Edmund Palmer a Walsingham, San Juan de Luz, 25 de julio de 1589.
23. Roiz Soares, *Memorial*, 292-293; BCR, ms. 2417/17-22, don Juan de Silva a Esteban de Ibarra, Coimbra, 19, 21 y 22 de junio de 1589 (tres cartas que revelaban

lo cerca que los ingleses lograron alcanzar).
24. BL *Cotton* ms. Galba D.V/65, Walsingham a Bodley, 2 de agosto de 1589 EA, posdata hológrafa.
25. *BMO*, IV/4, 69, Cortes de Castilla, 30 de septiembre de 1588; *ACC*, X, 233-245, actas del 22, 23 y 30 de septiembre y del 1 de octubre de 1588 (véase también un borrador del memorial de Felipe en IVdeDJ, 45/348). Los procuradores hicieron copias del diario de Medina Sidonia para las ciudades que representaban.
26. *ACC,* X, 348-349, acta del 7 de diciembre de 1588.
27. *ACC,* X, 397-398 y 422-423, actas del 8 de febrero de 1589.
28. AGS, *Estado* 2219/176, Felipe a Parma, 11 de mayo de 1589; LL *Bertendona* mss. 21 y 24, Felipe a Bertendona, 23 de junio y 15 de noviembre de 1589.
29. IVdeDJ, 69/234A, borrador de Vázquez de la respuesta del rey a una consulta del Consejo de la Inquisición, ordenando la visita», 10 de mayo de 1589, con el rescripto de rey revocándola.
30. TNA, *SP* 63/141/118, Fitzwilliam a Walsingham, 11 de febrero de 1589; Mears *et al.*, *National Prayers,* 189, el arzobispo de Dublín a Burghley, 22 de septiembre de 1590; TNA, *SP* 63/143/41-43, Fitzwilliam a Burghley, 5 de abril de 1589, reenviándole una carta de Galway fechada el 26 de marzo, copia; *ibidem*, ff. 8-10, Bingham a Burghley, 6 de abril de 1589 (todas las fechas EA). Más detalles en Maginn, «After the Armada».
31. TNA, *SP* 63/159/85, Donag O'Connor Sligo a Richard Barret, arzobispo de Tuam, 17 de marzo de 1590 EA, copia interceptada con comentarios de Burghley; TNA, *SP* 63/151/228, Bingham a Fitzwilliam, 24 de abril de 1590 EA, donde se afirmaba que O'Rourke guardaba «gran cantidad de los restos del naufragio del barco español caído en el Grange» —esto es, uno de los barcos naufragados en la playa de Streedagh—, así como los «doce o catorce españoles» expertos en el uso de armas de fuego; Walsh, *Destruction by Peace*, 140, 370, e *ibidem*, «The An onymous Spaniard», 88-89 (sobre Blanco).
32. O'Sullivan Beare, *Historiae*, libro III: «De bello quindecim annorum».
33. Rizzacasa, *La fisionomia*, dedicatoria, Sig Aiv (fechado el 10 de noviembre de 1588); Dooley, «Sources and Methods», 36-41, comentaba que el archivo del gobierno de Florencia contiene «varios cientos de documentos relativos a la Armada».
34. Eyzinger, *Historica*, 106-108 (74-94: publicó una traducción al alemán del pase de revista general de Lisboa); Behringer, *Im Zeichen des Merkur,* 307-308, reprodujo y comentó «Der Kramer mit der newe Zeittung»; Hakluyt, *The Principal Navigations,* III, 368-369, «The Returne of Master William Harborne».
35. Bond, *Russia*, 347, informe del doctor Giles Fletcher, diciembre de 1588; AGS, *SP* libro 1551/746-755, el virrey de la India a Felipe, Panjim, 12 de diciembre de 1589; *ibidem*, f. 798, cabildo de Goa a Felipe, 24 de noviembre de 1589.
36. ASF, *MdP* 5151/166, Juan de Médicis al gran duque de Toscana, Brujas, 18 de agosto de 1588; TNA, *SP* 84/27/33-39, «Memorial for Sir John Norris», 6 de octubre de 1588 EA, borrador, añadido de Walsingham.
37. BZ 141/203, Felipe a Vázquez, 29 de enero de 1591; IVdeDJ, 45/452, Vázquez a Felipe y rescripto, 5 de febrero de 1591.
38. KML, *MSP: CR* 6/174, Felipe a Medina Sidonia, 15 de diciembre de 1590; IVdeDJ, 51/1, Vázquez a Felipe y rescripto, 8 de febrero de 1591.
39. Céspedes del Castillo, «La defensa», 403. El autor consideró que los acontecimientos de 1588 «no fue una derrota, sino más bien un fracaso», y fijó «el verdadero punto de inflexión» en 1596.
40. BL, *Additional* ms. 20,929/104, Silva a Felipe III, abril de 1599, copia.

41. BL, *Additional* ms. 28,378/41–8v, rescripto de Moura a Poza, 15 de mayo de 1596; Martínez Millán y Carlos Morales, *Felipe II*, 281, Poza a Moura, 9 y 13 de junio de 1596; BL, *Additional* ms. 28,378/69-73v, Poza a Moura, 9 de junio de 1596. El rescripto de Moura tres días después comunicaba con frialdad a Poza que «Lo que conviene que Vuestra Señoría entiende es que acabe de efectuar este asiento, porque cuanto más tardare, tanto más le hemos de pedir».
42. BL, *Additional* ms. 28,378/128-31, Poza a Moura y rescripto, 28/31 de julio de 1596; Drelichman y Voth, *Lending to the borrower from Hell.*
43. AGS, *Estado* 176, sin foliar, Felipe a Santa Gadea, 3 de octubre de 1596 (nuestro agradecimiento a Edward Tenace por proporcionarnos una transcripción de este interesante documento).
44. Larkin y Hughes, *Stuart Royal Proclamations*, I, 30-32, proclamación fechada el 23 de junio de 1603 EA, donde se ordena la devolución de todos los bienes quitados a los súbditos del rey de España desde el 24 de abril, un mes después del acceso de Jacobo al trono «tiempo que consideramos suficiente para que todos los hombres haciendo la guerra por mar hayan tenido conocimiento de la finalización de la misma».
45. Wijffels, «The Anglo-Spanish Peace», 80-83, resumió el tratado; Thomas, «The Treaty of London», 279-285, analizó las concesiones religiosas en la teoría y en la práctica (por ejemplo, solo eran aplicables a los comerciantes y viajeros ingleses que residieran menos de un año y un día). Jacobo hizo solo una concesión en correspondencia: nombró como su primer embajador en Madrid a un católico.
46. Seguimos a De Armas, «Heretical stars», 95, en la atribución del poema a Cervantes en lugar de a Góngora.
47. TNA, *E* 133/47/3, declaración de Simon Wood, 1605 (encuentro de don Pedro con la reina); TNA, *E* 133/47/5, declaración de Evan Owen, 1605 (don Pedro como persona célebre); Percyvall, *Bibliotheca Hispanica*, «Al lector».
48. *BMO,* IV/4, 614, Felipe a Valdés, 20 de marzo de 1593; Martínez, *Cartas,* 117, petición de Valdés, hacia 1615; AGS, *CS* 2a/275, sin foliar, nómina de pago de Valdés, archivada bajo el epígrafe «Pedro» (en 1624, sus herederos recibieron bonos del gobierno —*juros*— por valor equivalente a los 18.000 ducados adeudados a Valdés, pero no tuvieron suerte: los ingresos destinados a pagar los intereses de los bonos resultaron inadecuados). Sobre el interrogatorio de don Pedro, véase el capítulo 9.
49. AHN, *OM Santiago*, expediente 4715, comenzado el 19 de enero de 1597, aprobado el 8 de julio de 1598 (véase una foliación separada a partir del f. 35 sobre la acusación de que don Alonso era «confeso y descendiente de judíos»); AGS, *CMC* 2a/275, sin foliar, nómina de Luzón (archivada bajo «Alonso»).
50. Cervantes Saavedra, *Obras completas,* II, 1400: «El capitán Becerra vino a Sevilla a enseñar lo que habían de hacer los soldados, y a esto, y a la entrada del duque de Medina en Cádiz, hizo Cervantes este soneto».
51. AHN, *OM Santiago,* expedientillos, esp. 107, «Genealoxia del General Martín de Vertendona».
52. AHN, *AEESS* 11/36, Felipe al duque de Sessa, 15 de junio de 1592, solicitando una dispensa para el futuro conde duque de Olivares.
53. En *La ilustra fregona,* dos muleros se quejan de que Puñonrostro, cuando era asistente de Sevilla, en 1597-1599, había llevado a cabo una dura campaña contra la delincuencia, en especial, los delitos cometidos por soldados.
54. RAH, *Salazar* ms. M-59/292, consulta de Rodrigo Vázquez, presidente del Consejo de Castilla, 17 de octubre de 1596, copia.
55. Van der Essen, «Rapport» (pero nótese que el documento no iba dirigido a

Felipe, porque hacía referencia a «*su* majestad»); Rodríguez-Salgado, «Kinship», 89-92, cita las cambiantes órdenes de Felipe a su sobrino entre mayo de 1591 y marzo de 1592.
56. Mendoza, *Theorique and Practise*, dedicatoria en español de Edward Hoby, el traductor, sin foliar. Bobadilla concedió permiso, en nombre del Consejo Real, para publicar el original español en 1595.
57. APC, XVI, 273, y XVIII, 387, órdenes del Consejo Privado respecto a Winslade, 8 de septiembre de 1588 y 24 febrero de 1590, ambas fechas EA; Hayden, «Tristram Winslade».
58. *BMO,* IV/4, 619, obituario de Gerónimo de Vera, S. J., 20 de agosto de 1631; Borja de Medina, «Jesuitas», 38.
59. Alonso Cortés, *Valladolid,* 338-339, petición de los clérigos exiliados, 24 de octubre de 1588.
60. AGS, *CMC* 2a/29, 31 y 47, «Fenecimientos de cuentas» con 52 veteranos de la Armada entre los amotinados en La Chapelle y 81 amotinados en St. Pol, en La Chapelle, en julio de 1596. Francisco Blanco, alias *Juan Ortega,* un veterano de 34 años cuyos servicios se remontaban hasta la conquista de Portugal, que había navegado a bordo del Gran Grifón, recibió 246 escudos de oro en oro, en concepto de atrasos salariales.
61. *BMO,* IV/4, 372–3, doctor Espinosa a Felipe, Salamanca, 2 de enero de 1589.
62. *BMO*, IV/4, 432, Carta de Hernando Niño de Zúñiga a Felipe, Salamanca, 7 de febrero de 1589.
63. Carta de Laughton en *The Times* (Londres), 20 de julio de 1888. 19. SI LA ARMADA HUBIERA DESEMBARCADO
1. Cheyney, «Law in History», 231-233, discurso presidencial pronunciado en (¡oh, vergüenza!) Columbus, Ohio, en diciembre de 1923. Agradecemos a Susan Mills y Margaret Wallis su ayuda para enmarcar el argumento de este capítulo, basado en una ponencia presentada por Geoffrey Parker en 1974, organizada por Colin Martin, quien también sugirió el tema. Fue su primera cooperación.
2. Jackson, *Devil-Land*, 1-2.
3. TNA, *SP* 31/4/228-232, «Preventions necessaires pour le dessin», julio de 1688, notas hológrafas de Guillermo. La entrada clave dice: *«Agir selon les occurrences». CSPD James II, 1687-9*, 245-246, proporcionó más detalles, con algunos errores de traducción. La redacción del documento, en forma de un listado, apunta a que se trataba de una agenda o de las minutas de una reunión para decidir la mejor manera de llevar a cabo el «plan» de Guillermo.
4. Japikse, *Correspondentie,* serie 1.ª I, 57-58, Orange a Bentinck, 26 de septiembre de 1688; *ibidem,* II, 610-613, consejo presentado por el almirante Herbert, h. 1 de octubre de 1688; *ibid.,* II, 617-618, lista de zonas de desembarco adecuadas.
5. BL, *Additional* ms. 41,816/202, Ignatius White, marqués de Albeville, embajador de Jacobo en La Haya, al secretario de Estado Middleton, 28 de septiembre de 1688 EA; *HMC Eleventh Report, Appendix Part V*, 169-170, Jacobo a lord Dartmouth, al mando de la flota inglesa, 20 de octubre de 1688 EA; Whittle, *An Exact Diary*, 18-19 (Whittle fue un capellán al servicio de las tropas inglesas que navegaban con Guillermo).
6. Japikse, *Correspondentie*, serie 1.ª II, 623-624, minutas del Consejo de Guerra celebrado la tarde del 11 de noviembre por Bentinck, y nota de este a Guillermo del 12 de noviembre de 1688; *ibidem,* III, 53, Guillermo a Bentinck, a la una de la madrugada del 13 de noviembre de 1688 (aceptamos la fecha propuesta por Jones, «The Protestant Wind», 213, n. 59); *HMC Eleventh Report, Appendix Part V*, 201-202, Albeville a Jacobo, 16 de noviembre de 1688, copia, describía las deliberaciones del

príncipe el 11 de noviembre (información supuestamente proporcionada por uno de los seis espías que Albeville había conseguido infiltrar a bordo del buque insignia de Guillermo: Campana de Cavelli y Rowles, *Les derniers Stuarts,* II, 318-319, Nuncio d'Adda al secretario de Estado papal, Londres, 15 de noviembre de 1688). El secretario del príncipe Huygens, que navegaba a bordo del buque insignia, también afirmó que el príncipe no decidió hasta el último momento «que no pondría rumbo hacia el norte de Inglaterra, sino hacia el oeste»; Huygens, *Journal,* I, 12-14, entrada del 13 de noviembre de 1688.

7. Jones, «Journal», 17; Whittle, *An Exact Diary*, 21-22; *HMC Seventh Report. Appendix*, 225, «Relation du voyage d'Angleterre»; Burnet, *The Expedition*, 3 (utilizando fechas EA); Japikse, *Correspondentie*, serie 2.ª III, 53-54, Orange y el almirante Russell a Herbert, ambas del 14 de noviembre de 1688 (nótese que «Mr. Gilbert», el piloto que aconsejó no desembarcar en Exmouth, era Henry Gilbert, y no Gilbert Burnet, como afirmó Japikse).

8. Read y Waddington, *Mémoires,* 215; Burnet, *The Expedition,* 4 (utilizando fechas EA); Burnet, *Bishop Burnet's History*, I, 789; TNA, *SP* 8/2 parte 2, ff. 148-149, «Mémoire pour le 5/15 novembre», 1688, de puño y letra de Guillermo (al igual que las «Preventions necessaires», ya citadas, se trata de una agenda o minuta de la reunión).

9. Burnet, *The Expedition,* 4; Whittle, *An Exact Diary*, 29-30 y 35; Read y Waddington, *Mémoires*, 219-220 y 222.

10. Davies, «James II», 82-83.

11. *HMC Eleventh Report, Appendix PartV*, 163-167, Samuel Pepys, secretario de la Armada, a Dartmouth, 17 de octubre de 1688 EA.

12. *HMC Fifteenth Report, Appendix Part I*, 56-57, diario de Grenville Collins, capitán del buque insignia Resolution; Laughton, *Memoirs,* 29, diario del teniente George Byng; Davies, «James II», 93-94, citando los cuadernos de bitácora de varios barcos de guerra ingleses. Un análisis de las mareas del 13 de noviembre de 1688 realizado por Powley, *The English Navy*, 91-92, confirmaba que Dartmouth no pudo sacar al mar su flota aquel día.

13. Davies, «James II», 94; *ODNB*, s. v. George Legge, vizconde de Dartmouth (por Davies).

14. *HMC Eleventh Report, Appendix Part V*, 267, lord Dartmouth a Jacobo II, 11 de noviembre de 1688 EA; *HMC Fifteenth Report, Appendix Part I*, 56-58, diario de Grenville Collins. Su colega George Byng coincidía: la flota inglesa había fracasado «tal vez por falta de pericia» (Laughton, *Memoirs,* 300).

15. *HMC Eleventh Report, Appendix Part V*, 183-184, Pepys a Dartmouth, 3 de noviembre de 1688 EA, «pasada la medianoche», adjuntando el informe de Dover; Campana de Cavelli y Rowles, *Les derniers Stuarts,* II, 314-317, embajador imperial Hoffmann al emperador Leopoldo, Londres, 15 de noviembre de 1688 (informando sobre la reacción de Jacobo al enterarse de que la flota holandesa había sido avistada cerca de la isla de Wight el día anterior); Taylor, *The Entring Book,* IV, 331 (el mensajero de Dartmouth); TNA, *SP* 44/97/22, lord Middleton al secretario de Estado Preston, Salisbury, 23 de noviembre de 1688 EA, copia registrada.

16. Japikse, *Correspondentie,* III, 82, lord Feversham a Guillermo, Uxbridge, 11 de diciembre de 1688 EA; Levillain, «London Besieged?».

17. *Journal of the House of Commons*, 47-50, entradas correspondientes al 14-15 de marzo de 1689 «para sufragar los gastos presentados por los holandeses en la expedición a Inglaterra»; Shaw, *Calendar of Treasury Books,* 273-274, real orden del 3 de octubre de 1689; Anón, *A Letter*, 1 (describiendo la procesión de la coronación del 11 de abril de 1689; cursiva añadida). Todas las fechas EA. Marqués de

Cambridge, «The March», 169-174, detallaba la distribución del ejército de Guillermo en y alrededor de Londres en diciembre de 1688.
18. *The State Letters*, II, 326-328, padre Conn, S. J., a sus superiores en Roma, Londres, 10 de diciembre de 1588 EA, copia (la posdata dice: *«Siamo futti per questa volta»*).
19. *BMO,* IV/2, 76, instrucciones de Felipe a Parma, fechado el 1 de abril de 1588, pero confiado a Medina Sidonia y por tanto nunca visto por el propio Parma (Fernández Duro, II, 16-18, también publicó las instrucciones, pero sin la posdata hológrafa del rey; resumen en inglés en *CSPSp*, IV, 250-252); KML, *Dr Valentine Dale: Letters on Talks with the Duke of Parma,* #2, Dale a Robert Beale, 25 de julio de 1588 EA, hológrafa. La entrevista se celebró el 8 de julio EA: detalles en TNA, *SP* 77/4/231-233, Dale a Isabel, 12 de julio de 1588 EA.
20. Anón, *A Collection*, II, 588 (de un tratado impreso en 1697); Brugmans, *Correspondentie,* III, 284-286, Leicester a Burghley, 15 de noviembre de 1587; TNA, *SP* 12/213/38, Leicester al Consejo Privado, Gravesend, 24 de julio de 1588, con la anotación «deprisa, deprisa, deprisa»; e *ibidem*, ff. 64 y 39, Leicester a Walsingham, Gravesend, 26 de julio de 1588, dos cartas, ambas hológrafas (todas las fechas EA); Raleigh, *The Historie,* prefacio (Sig. B2v y ss.) y libro V, capítulo 1, sección ix (360-361), redactado entre 1607 y 1614.
21. Wilford, *A Military Discourse,* 11-12 (donde hace una ingrata comparación con los bastiones que rodeaban la mayoría de las ciudades holandesas); TNA, *SP* 12/218/1-3, «The Scedule of the Nomber of Capteynes and Soldiers Appointed to Serve in the Fortes of Kent and Sussex», noviembre de 1587; TNA, *SP* 12/219/616, sobre las existencias de artillería de bronce en los castillos, fuertes y baluartes de la costa marítima, noviembre de 1588. Ciertamente, los castillos de Camber y Dover contaban con más cañones —nueve y quince, respectivamente—, pero Parma planeaba desembarcar en Margate.
22. Mundy, *The Travels,* IV, 34; *APC*, XVI, 174-178, orden del 24 de julio de 1588 EA.
23. *CSPSc*, IX, 416, «Proceedings of the French ambassador».
24. TNA, *SP* 84/25/165, Henry Killigrew a Walsingham, La Haya, 31 de julio de 1588, posdata hológrafa (Laughton, I, 351-354, publicó la carta, pero decía «retirada» en lugar de «baluarte»). *Ibidem*, II, 309-313, Winter a Walsingham, 20 de diciembre de 1588. Ambas fechas EA.
25. TNA, *SP* 84/25/68, Edward Norris a Walsingham, Ostende, 12 de julio de 1588 EA.
26. *HMC Foljambe*, 29-31, Consejo Privado a sir John Smythe y otros, 10 de diciembre de 1587; *ibidem*, 40-42, «The names of the martial men certified from the several counties», junio de 1588; Hunt, *HA* 30,881/85v-86, Huntingdon a Walsingham, 20 de junio de 1588 (todas las fechas EA).
27. Goring y Wake, *Northamptonshire Lieutenancy Papers,* 61, sir Christopher Hatton, Consejo Privado y Lord Lieutenant de Northamptonshire, a su delegado, 28 de julio de 1588 EA, preguntándose si el condado podía proporcionar 200 arqueros experimentados.
28. TNA, *SP* 12/210/70-71, certificado de un informe realizado por el capitán Nicholas Dawtrey enviado por el Consejo Privado para supervisar la defensa de Hampshire, 30 de mayo de 1588; Hunt, *HA* 30,881/76, Huntingdon a Burghley y Walsingham, 15 de mayo de 1588, y 85v-86, a Walsingham, 20 de junio de 1588; FlowerSmith, «"The Able"»; McGurk, «Armada Preparations», 87 (todas las fechas EA).
29. Molyneux, *Conjunct Expeditions* (1759), parte II, 21 (agradecemos a Adam Siegel

habernos llamado la atención sobre este trabajo).
30. Newbold, «British Planning», 154, Ironside al jefe del Cuartel General Imperial, 11 de junio de 1940; <https://www.youtube.com/watch?v=Qhx4z4jGroA>, entrevista con lord Alanbrooke (que sucedió a Ironside) de la BBC, emitida el 8 de febrero de 1957.
31. TNA, *SP* 77/4/177-180v, Isabel a sus comisionados de paz, 29 de junio de 1588, borrador con abundantes correcciones de Burghley; Wright, *Queen Elizabeth,* II, 378, sir Thomas Heneage a Leicester, desde la corte, 17 de julio de 1588; *HMC Foljambe*, 48, Consejo Privado a los Lords Lieutenant, 23 de julio de 1588; Blok, *Correspondance inédite*, 197-198, Leicester al duque de Montmorency, St. James, 12 de agosto de 1588, hológrafo (todas las fechas EA). Blok argumentó que Leicester lo escribió el 22 de agosto EA, o el 2 de septiembre (NE), pero esto parece poco probable, porque el conde abandonó la corte el 27 de agosto EA, debido a que se sintió enfermo. Murió una semana más tarde.
32. Oppenheim, *The Naval Tracts,* II, 283; TNA, *SP* 12/212/58, Thomas Scott y Thomas Fane a Burghley, Rochester, 12 de julio de 1588; *APC*, XVI, 185, orden del Consejo Privado del 26 de julio de 1588. Laughton, II, 309-313, Winter a Walsingham, 20 de diciembre de 1588, muestra que él también seguía creyendo que Essex había sido la zona de desembarco planeada (todas las fechas EA).
33. Laughton, I, 318-321, Leicester a Walsingham, 26 de julio de 1588; *APC*, XVI, 198, 206 y 208, órdenes fechadas el 28 y 31 de julio y 1 de agosto de 1588 (todas las fechas EA).
34. Smythe, *[Certen] instruct[ions]* (1591), 183; TNA, *SP* 12/213/92-93, Leicester a Walsingham, 28 de julio de 1588; Folger ms. X.c.126, Leicester a Isabel, «con cierta premura, desde Tilbury», 3 de agosto de 1588 (ambas fechas EA).
35. BL, *Additional* ms. 69,907A, «The Advise and Answere of Sir John Norreys […] uppon his view taken of the places of desent and strengthe of that countie» [Dorset], 10 de mayo de 1588; Braddick, «Uppon this Instant», 440, informe recibido por lord Huntingdon en York, el 27 de julio de 1588, y 442 (todas las fechas EA).
36. O'Neil, «The fortifications», 252-255, publicó las «Directions» de Leighton, fechadas el 30 de abril de 1588 EA, y concluyó, a partir de otras fuentes, que Weybourne estaba en efecto fortificado en 1588 con «fortines, artillería y todo tipo de pertrechos de guerra para defenderse del desembarco de los españoles allí».
37. Noble, *The names,* xvii-xviii, «A Military discourse» escrito por sir Thomas Wilford, h. 1595; Knappen, *Two Elizabethan Puritan Diaries,* 79, entrada del 31 de julio de 1588 EA.
38. TNA, *SP* 12/212/64 y 12/213/78, Scott a Burghley, 13 y 27 de julio de 1588 EA.
39. Scott, «Pay-list»; Thomson, *The Twysden Lieutenancy Papers,* 70-71; NMM, ms. *PHB 1B*/444-447v, «Lo que Su Magestad ha mandado comunicar al Señor Cardenal Archiduque», enviado a Medina Sidonia junto con las instrucciones del rey, el 1 de abril de 1588.
40. Rodger, *The Armada*, 48-49, Burghley a Walsingham, 19 de julio de 1588 EA (facsímil y transcripción).
41. OÖLA, *KB* IV/311–312, Khevenhüller a Rodolfo II, 13 de julio de 1588.
42. *APC*, XVI, 165 y 183, actas del 14 y 26 de julio de 1588 (ambas fechas EA).
43. Clark, *English Provincial Society*, 249, citando pleitos judiciales (véanse otras declaraciones desleales en 454, n. 2, y en *APC,* XVI, 218 y 246); TNA, *SP* 12/205/118, conde de Sussex al Consejo Privado, Portsmouth, 30 de noviembre de 1587 EA, con anotaciones hechas por Burghley (publicadas, con algunos errores, en Bruce, *Report*, apéndice V); Wilford, *A Military Discourse,* 46; Knappen, *Two*

Elizabethan Puritan Diaries, 80, entrada correspondiente al 13 de agosto de 1588 EA.
44. Sobre las disposiciones para un interregno, véase Collinson, *Elizabethan Essays,* 34-55. La existencia de un régimen español en Inglaterra también habría afectado a Escocia, impidiendo la sucesión de Jacobo VI y, de este modo, la «unión de coronas» y la creación de Gran Bretaña.
45. *Cabala* (3rd edn., Londres, 1691), II, 37, lord Buckhurst a Elizabeth, 27 de mayo de 1587 EA; ARA, *Raad van State* 6/19v-20, debate sobre el 16 de junio de 1587.
46. Veronelli, *Diario,* 358.
47. *Co.Do.In.*, XC, 367, Felipe a Spes, 30 de junio de 1570; *BMO*, III/3, 1274, Felipe a Santa Cruz, 21 de octubre de 1587.
* Todas las imágenes mencionadas en este capítulo aparecen reproducidas en la obra de Geoffrey Parker y Colin Martin, *Armada. The Spanish Enterprise and England's Deliverance in 1588* (Yale University Press). *[N. de la T.]*
1. Hakluyt, *The Principal Navigations*, IV, 263-268, Howard a Medina Sidonia, *«from the English fleet before Cádiz»* («desde la flota inglesa frente a Cádiz»), 30 de junio de 1596 EA, compuesto en latín por Roger Marbeck, seguido de un recuento del intercambio de prisioneros.
2. AGS, *Estado* 2512/16, «Copia de la memoria», y AGS, *CMC* 2.ª/42, sin foliar, «Gastos secretos» del conde de Villamediana, embajador en Londres 1604-1607, registra la pensión a Howard (nuestro agradecimiento a Paul C. Allen por estos detalles). Mientras estuvo en España, Howard también visitó a su tía Jane Dormer, que se había casado con el confidente de Felipe II, el conde de Feria, principal defensor en la conspiración de Ridolfi.
3. Aubrey, *Brief Lives,* I, 327 (quizá Hobbes exageraba: había nacido el 5 de abril de 1588 EA); Bruce, *The Liber Famelicus,* 12-13 (escrito por Whitelocke alrededor de 1610; agradecemos a Richard Kagan esta referencia); Knappen, *Two Elizabethan Puritan Diaries*, 81, entrada en el diario por parte de Richard Rogers el 26 de octubre de 1588 EA.
4. Stow, *The Survey*, 805, 813, 819, 859-860; Wickham Legg, «A relation», 6-7, del teniente Hammond de Norwich en 1635.
5. Van Mander, *The Lives*, V, 234-8, y van Mander, *Het schilder-boek*, f. 287-8v, recoge la visita de Vroom a Howard y deja claro que, a continuación de la misma, aquel preparó un «cartón» de gran tamaño donde se mostraban «los siete días de la batalla en un único gran lienzo». El cartón no ha sobrevivido.
6. Mears, «Walls speak», Hearn, «Elizabeth I», 126 y n. 9, describe dos miniaturas que representaban la derrota de la Armada, las dos realizadas a comienzos del siglo XVII y que en la actualidad se encuentran en manos privadas, así como una tercera que perteneció en su momento a Carlos I en la década de 1630, pero que hoy día se halla aparentemente perdida.
7. Leigh, *Queene Elizabeth*, 93-96 (en 94 Leigh proporciona una versión del discurso de Isabel en Tilbury).
8. *Folgerpedia*, «The Elizabethan court day by day» año 1588, entradas de los días 22 y 26 de julio EA; *BMO,* V, 239. Más detalles en Martin, *Spanish Armada Prisoners*. El gran estandarte que una vez estuviera en la catedral de St. Paul sin duda se asemejaría a los que procedían del San Mateo (Portugal), hoy en día en Lakenhal, Leiden, y del Santa Ana (Guipúzcoa), hoy en día en el Museo Naval de Madrid.
9. Larkin y Hughes, *Stuart Royal Proclamations*, I, 1-4, proclamación fechada el 24 de marzo de 1603 EA. Jacobo ya había aprobado un borrador de este documento, aunque no mencionaba a su madre María. Véase también el primer decreto parlamentario de su reinado: 1 Jac. I, c. 1. Dado que se había casado dos veces, Margarita Tudor también era la abuela de Henry Darnley, el padre de Jacobo VI:

una endogamia propia de un Habsburgo.
10. Ward, *To God*; *ibidem, The Life*, 117 («The bookseller to the reader», fechado en enero de 1622); Walsham, «Impolitic pictures», 318-320.
11. *Cabala*, 257-262; Edwards, *A Collection*, 159-160 (sermones); Allestree, *A Prognostication*, C2 y ss.
12. Farrell, «The Armada tapestries», 423-424, cita el diario de la Cámara de los Lores correspondiente a mayo de 1645 y el diario de la Cámara de los Comunes correspondiente a 1651; Jansson, «Remembering», 256-7, decreto del Consejo de Estado, abril de 1650 (ambas fechas EA).
13. Deloney, *Thomas of Reading*, 203-209.
14. Ffoulkes, *Inventory*, 7-8, 29-31, con algunos ítems ilustrados en 30; Anón, *A Companion*, 24-28, contenido del arsenal español en 1795; Lathbury, *The Spanish Armada,* 147-148; Wright, *Catalogue*, 36-37 (pieza 318).
15. *Cabala, sive scrinia sacra,* 258-259, carta de Sharpe a Buckingham, escrita en 1623 o 1624; Laughton, II, 27-29.
16. Scott, *The Second Part*, 6; William Oldys, *The Life of Sir Walter Raleigh* (1736) en su edición de *Works of Sir Walter Raleigh*, I, 104-105 (el comentario agudo).
17. Borja de Medina, «Jesuitas», 33-34, diario de campaña escrito por un jesuita portugués en octubre de 1588 (traducción al español en *BMO,* IV/4, 346-347); *BMO*, IV/4, 411-412, fray Ángelo de San Pablo a la madre María de San José, a comienzos de 1589 (traducción española).
18. Sepúlveda, «Historia», en Zarco Cuevas, *Documentos*, IV, 59; Sigüenza, *La fundación,* 120 (la referencia «más de seiscientos años» del fraile implicaba sin duda desde la conquista de España por parte de los musulmanes).
19. Cerda, *Consolatio ad hispanos;* Pérez de Montalbán, *El segundo Séneca de España y príncipe don Carlos*, segunda parte (sin fecha; publicado por primera vez en 1632).
20. Tellechea Idígoras, *Otra cara*, «Memorias» de Vitoria, 187 («el mayor cobarde»), 188 (humillación del duque en Valladolid «adonde llegó el 10 de octubre, a las cuatro de la tarde»), y 195 («audiencia»).
21. Mariana, *Obras,* II, 405 *(Historiae de rebus hispaniae),* y 555 *(De rege et regis instructione, libri III)*. Mariana dedicó su libro de consejos para el buen gobierno al nuevo rey, Felipe III. Este pasaje consiguió pasar la censura probablemente porque el nuevo rey y sus ministros recibían bien, al principio, las críticas hacia su padre.
22. Pérez Bustamente, «El cronista», 779-783, (puntos y carta de Giovanni Canobio, 21 de octubre de 1608); Herrera y Tordesillas, *Historia general,* III, libro I, capítulo 1, y libro VIII, capítulo 7.
23. Pérez Bustamente, «El cronista», 790, Flavio Atti a Ranuccio, 4 de abril de 1616. Cabrera de Córdoba, *Historia*, parte III, libro III, capítulos 8-9, publicado por primera vez a partir de una copia manuscrita en 1877. Cabrera había leído atentamente las historias críticas tanto de Mariana como de Sigüenza, y las rechazó rotundamente.
24. Wynne, «A brief relation», 430-434.
25. AGS, *GyM* 3152, sin foliar, consulta del Consejo de Estado, 28 de abril de 1625, acerca del documento enviado por Brochero, gran prior de San Juan, veterano de Lepanto y de sendas jornadas en el Atlántico, sobre «la causa de los malos sucesos de las armadas de Vuestra Majestad en las navegaciones que han hecho y que los enemigos de esta corona – que son ingleses y holandeses – tienen muy diferente estilo del que usan las armadas de Vuestra Majestad».
26. AGS, *GyM* 3152, sin foliar, consulta del Consejo de Guerra, 14 de mayo de 1628, con los votos individuales adjuntos. Las citas proceden de los votos de Bartolomé de Anaya Villanueva (que había servido en la mar desde 1579 y lamentó la ausencia de Oquendo, Bertendona y Aramburu), don Luis Bravo (que alababa a Menéndez y al

resto), don Juan de Velasco («que los enemigos de Inglaterra y las Islas nos hagan ventajas en ser mayores marineros no se puede negar»), y el marqués de Montesclaros («no haze fuerza lo que pasa en las Armadas de los enemigos»); *ibidem*, consulta de la Junta de Armadas, 15 de junio de 1628, con decreto real. Dos veteranos de la Gran Armada – don Diego Pimentel (entonces marqués de los Gelves) y don Agustín Mexía – también escribieron votos, ambos cortos.

27. Coloma, *Las guerras,* 11. En el caso de la Armada, Coloma citaba el ataque con brulotes como el «harto pequeño accidente» que había causado el completo fracaso del gran plan.

28. Carnero, *Historia*, «Al lector», y 230-231. Aunque se publicó en Bruselas en 1625, Carnero dijo que había escrito este pasaje mientras don Baltasar de Zúñiga estaba como embajador en la Corte Imperial, es decir, entre 1608 y 1617.

* «Britania gobierna, gobierna las olas», en referencia a la popular canción patriótica que en Gran Bretaña se vincula al poder de la Royal Navy. *[N. de la T.]*

29. Mallet, *Négociations*, VI, 281, conde de Avaux a Luis XIV, La Haya, 7 de octubre de 1688; BL, *Additional* ms. 38,495/28v, Moreau, residente polaco en las Provincias Unidas, al rey de Polonia, La Haya, 12 de octubre de 1688.

30. Barton, *A Sermon*, 28; Kennett, *Charity and Restitution*, 25-32. El obispo añadió notas al pie del texto impreso de sus sermones con detalles sobre las medidas adoptadas en 1588.

31. Hansard, *The Parliamentary History*, XIX, cols. 369-370, respuesta del conde de Chatham al discurso del rey en noviembre de 1777.

32. *The Times*, 1 y 7 de noviembre de 1788; Rogers, «1688 and 1888», 892-894. Aparentemente, todo el mundo olvidó que Gran Bretaña había sustituido el calendario juliano por el gregoriano en 1752, de manera que Guillermo en realidad desembarcó el 15 de noviembre de 1688.

33. Bruce, *Report on the arrangements which were made for the internal defence of these kingdoms when Spain, by its Armada, projected the invasion and conquest of England* (London, 1798), 1-2.

34. Kingsley, *Westward Ho!*, 8; Briggs, *The BBC*, 63.

35. *The Times* (Londres), 7 de abril y 4, 11, 17, 18 y 31 de mayo de 1888.

36. *The Glasgow Herald*, 4 de abril de 1888; *The Belfast News-letter*, 1 de junio, 27 de junio, 14 de julio (Carrickfergus) y 6 de agosto (Mountpottinger, Belfast) de 1888.

37. *The Times* (Londres), 19 y 20 de julio de 1888; *The Belfast News-Letter*, 20 de julio de 1888.

38. *The Times* (Londres), 20 de agosto y 25 de octubre de 1888; Wright, *Catalogue*, 36-37 (pieza 318); Lathbury, *The Spanish Armada,* 147-148; Ffoulkes, *Inventory*, 7.

39. *Programme for the Opening of the Armada Tercentenary Exhibition on 24 October 1888*; *The Saturday Review of Politics, Literature, Science and Art*, LXXIX (1895), 315 (9 de marzo de 1895), cáustica reseña de «Gentleman Joe, la nueva comedia musical» por “G. B. S.”

40. Little, *The Tercentenary*, 227-238; Sladen, *The Spanish Armada*, pasaje destinado «al lector». La copia conservada en la State Library de Victoria, Melbourne, Australia, contiene una dedicatoria manuscrita de Sladen, en la que afirma que había escrito su poema «para ser recitado en la gran celebración de Plymouth del tricentenario de la destrucción de la Armada española».

41. *La Época*, 29 de junio de 1887 (la comisión) y 4 de febrero de 1888 (oposición de Cassola); *La Correspondencia de España*, 15 de julio de 1887 (trofeos); *El Liberal*, 19 de julio de 1887 (el crucero); *La Unión*, 29 de agosto de 1887 (interpretación incorrecta del inglés).

42. *La Época*, 26 de julio de 1888 (derrota de Nelson en julio de 1797); *Los*

Dominicales del Libre Pensamiento (Madrid), CCCIII (19 de agosto de 1888). ¡El documento utilizaba incluso la palabra inglesa: «*clowns*»!

43. Lingard, *A History*, V, 488-489 (sobre la manera en que Lingard obtuvo copias de documentos en AGS, el primer erudito extranjero que lo consiguió, véase Jones, «John Lingard»); Ellis, «Copy», 373.

44. Duro, I, x. La mayoría de los documentos publicados por Duro eran copias del siglo XVIII actualmente conservadas en el Archivo del Museo Naval, Madrid. También recopiló documentos para un tercer volumen, pero nunca lo publicó.

45. Laughton, «The Invincible Armada»; *The Times* (Londres), 8 de junio y 20 de julio de 1888.

46. Froude, *The Spanish Story*, 1-2 (paginación procedente de la versión republicada en su libro de 1892). Froude pasó varias semanas trabajando en Simancas en 1861, donde encontró (entre otros hallazgos) la relación de Pedro Coco Calderón, omitida por Duro.

47. Tilton, *Die Katastrophe*. En diciembre de 1895, Tilton publicó una versión en inglés de parte de su tesis en *The Atlantic Monthly*, pero tampoco parece que consiguió atraer mucha atención: Tilton «The defeat».

48. Laughton, I, xxiv n. 1; *CSPSp*, IV. Hume tenía un español fluido y, en nuestra opinión, sus traducciones raramente se apartaban mucho del sentido original.

49. Emisión radiofónica de Churchill en <https://www.nationalchurchillmuseum.org/every-man-to-his-post.html>; Behlmer, *The Sea Hawk*, 41-42, 207-208 (escenas 267 y 268). Otra importante publicación de documentos de la Armada apareció en 1929 —Oria—, pero muchos eran simplemente mejores transcripciones de ítems que ya habían sido publicados por Duro, basándose en copias de los originales en AGS.

50. Mattingly, *The Defeat*, 11.

51. *BMO*, IV/1, p. XV.

52. *El Ministerio de Tiempo*, episodio 2, «Tiempo de gloria» (2015), intercambio entre «Gil Pérez» y «Julián Martínez». En el episodio 23 de la serie, titulado «Cambio de tiempo» (2016), Felipe II es informado de la derrota de la Armada y, con el permiso de algunos comprensivos inquisidores, viaja en el tiempo hacia el presente para asegurar un resultado diferente. De nuevo, fracasa. Por supuesto.

53. Véase <https://www.rmg.co.uk/discover/behind-the-scenes/blog/revealing-icon-conserving-armada-portrait>; <http://artdaily.com/news/105937/Rareportrait-of-Sir-Francis-Drake-top-lot-at-Bonhams#.XXgc6yhKiM8>; <https://www.irishpost.com/news/historic-armada-table-sells-auction-e430000-centuriesspanish-armada-ships-wrecked-west-coast-ireland-160939>. Albergamos dudas acerca de que este estupendo retrato muestre a Drake, como afirma Bonhams. Este data de la década de 1570, pero Drake no fue nombrado caballero hasta 1581: aparecer completamente vestido con armadura de torneo antes de ser nombrado caballero resulta extremadamente pretencioso, incluso para Drake. La armadura italiana era cara: el testamento de sir William Winter de 1589 destacaba «mi coselete de Milán» entre sus más preciadas posesiones (TNA, *PROB* 11/73/383). La reina nombró caballero a Winter en 1573, el primer oficial en recibir honores por su servicio en la Marina, de manera que quizá el retrato a quien muestre sea a Winter portando su «coselete de Milán» poco tiempo después.

54. Véase <https://www.nmrn.org.uk/major-appeals/armada-maps/viewarmada-maps>. En <https://www.artscouncil.org.uk/sites/default/files/downloadfile/EA%20statement_Armada%20drawings.pdf> se establece la procedencia y se evalúa la relación con los grabados de Ryther.

55. En 2020, la «Spanish Armada Ireland» encargó el docudrama *Armada 1588-*

Shipwreck & Survival [Armada 1588: naufragio y supervivencia], que puede descargarse en <www.SpanishArmadaIreland.com>.

1. LPL, *Carew* ms. 618/83r-83v, encargo de Fitzwilliam a sir George Carew, 22 de septiembre de 1588, copia del registro firmada (resumen parcial en *Calendar of the Carew Manuscripts*, II, 490-491); *CSPI*, IV, 48-49, Richard Bingham a Fitzwil liam, 21 de septiembre de 1588 (ambas fechas EA).

2. *CSPI*, IV, xxviii, Edward White a Walsingham, 30 de septiembre de 1588; *ibidem*, 38, Nicholas Kahane al alcalde de Limerick, Kilrush, 12 de septiembre de 1588 (ambas fechas EA).

3. TNA, *SP* 63/137/58, Fenton a Fitzwilliam, «a toda prisa en Ballymote», 9 de octubre de 1588; *ibidem, f.* 97, y TNA, *SP* 63/140/159-161, Fitzwilliam al Consejo Privado, 30 de enero de 1589. Todas las fechas EA.

4. LPL, *Carew* ms. 618/25, Carew a Fitzwilliam, Dunmore, 22 de junio de 1589; TNA, *SP* 63/145/111, Fitzwilliam a Burghley, 3 de julio de 1589 (ambas fechas EA).

5. Martin, *Spanish Armada prisoners; APC*, XVI, 189 (26 de julio), 192 (27 de julio), 309-310 (12 de octubre) y 363 (1 de diciembre de 1588, todas las fechas EA); TNA, *E* 351/2226, cuentas del tesorero de la Marina, 1589.

6. *APC*, XVI, 328-329 (1 de noviembre), 347-348 (17 de noviembre) y 373-374 (8 de diciembre de 1588, todas las fechas EA); Laughton, II, 289-295, cartas de George Carey y Anthony Ashley al Consejo Privado, 5 y 12 de noviembre de 1588; y *BMO*, IV/4, 441-442, relación de tres oficiales, 18 de febrero de 1589.

7. AGS, *CMC* 3a/1704 n.º 45, relato del capitán Vicenzo de Bune; RAZ, *Rekenkamer* C 2938, relato de Pieter Willemszoen.

8. *BMO*, IV/4, 269, «Relación de la artillería», 17 de noviembre de 1588; *ibidem,* 506, información de María de Zantátegui, viuda de Oquendo, 12 de septiembre de 1589. Los cañones recuperados en 1880 se encuentran actualmente en MNM #1570.130 y 119. El estandarte está en MNM, Inv #4202: foto en *BMO,* IV/1, xlvii.

9. *BMO*, IV/4, 253, Felipe a Bertendona, 7 de noviembre de 1588; *ibidem*, 316, «Relación de lo que ha sucedido a la nave Regazona», 11 de diciembre de 1588; *ibid.*, 549-561, listado de artículos recuperados del navío el 9 de diciembre 1588 al 9 de enero de 1589, y del pago durante el embargo (febrero-diciembre de 1588); Beltrame, «Three Venetian ships», 200, «Cessio» del 21 de marzo de 1589 por Giacomo Reggazoni.

10. *BMO*, IV/4, 302, «Relación sumaria del adobio y cosas que han menester los seis navíos», La Coruña, 29 de noviembre de 1588; *ibidem,* 471, «Relación del estado en que se hallan los adobios de los navíos», La Coruña, 15 de abril de 1589.

11. Earle, *The Last Fight*,144-146, 158-161.

12. Kostić, «Ragusa», 223, información de Archibald Millar, 1683. Millar había buceado en el pecio para Argyll y visitado el castillo de Inveraray, donde el conde tenía su archivo.

13. *HMC, Sixth Report*, 625, concesión a través del duque de Lennox a Argyll, 5 de febrero de 1641, resumen. En aquel momento, el rey Carlos I estaba ofreciendo sobornos para ganarse a Argyll para su causa. Dado que Lennox era primo del rey, la concesión pudo haber sido uno de estos sobornos.

14. Sinclair, *The Principles*, posdata (paginación independiente): *«To buoy up a ship»* («sacar a flote un barco»), 1-2.

15. Sinclair, *Ars nova*, 220-244 (dibujo en 238); *ibidem, The Hydrostaticks*, 153-155, parte de una descripción de veintiséis páginas («Experiment XVIII»).

16. Gregory, *The Great and New Art*, 24-27 y 47-49 (hasta el título era una cruel paráfrasis del tratado de Sinclair de 1669); Craik, «The hydrostatical works», 258-261; *HMC, Sixth Report*, 626-627, contrato entre Argyll, el capitán Smith y

Treleben, 26 de diciembre de 1676; *ibidem*, 627, «Information anent the Spanish wreck, 1676», y «Memorandum by the ninth Earl of Argyll about the Spanish 'Wrack'», 1677; Sinclair, *The Principles*, «Postscript», 1-2.

17. *HMC, Sixth Report*, 627, «Memorandum by the ninth earl of Argyll about the Spanish 'Wrack'», 1677; *ibidem,* documento a petición del capitán Adolphus Smith contra John McLean, 7 de septiembre de 1678. Sobre los cañones del Vasa, ver Kristensen y Jørgensen, «The mystery».

18. *HMC, Sixth Report*, 627, acuerdo entre Argyll y Millar, Inveraray, 6 de abril de 1680.

19. Kostić, «Ragusa», 223-224, información de Millar, Greenock, 20 de noviembre de 1683. Lang, «The mystery», 431-432, también publicó una transcripción del documento (Bod *Rawlinson*, ms. A.189/423) y plausiblemente sugirió que se había hecho para James. Laughton, II, 51, los Estados de Zelanda a Isabel, 16 de agosto de 1588, mencionó que Parma había preparado una corona y un cetro.

20. Laing, «Notice», 435-439, publicó la orden de 1686; Sacheverell, *An Account*, 97 (julio de 1688); Martin, *A Description*, 253-254 (donde describe su exploración personal en 1695-1697).

21. Rowe, *A Demonstration*, 6-7.

22. Martin, «El Gran Grifón».

23. McLeay, *Tobermory Treasure*, 57-58, cita de una carta de Jacob Rowe a Mackenzie de Delvine.

24. Paine, *The Book*, 220, carta de Argyll a Paine, 25 de abril de 1910.

25. Brown y Whittaker, *A Treasure Lost*, 22, presentaron un listado de los artículos vendidos en subasta por Foss en 1910, en su mayoría fragmentados e «incrustados» de solidificaciones de hierro. Foss fue nombrado teniente del Ejército británico en India en 1877, y ascendido al rango de coronel en 1903. Esta no fue su primera tentativa para sacar dinero por medios inusuales: *Parliamentary Papers: Ceylon* (1906), contiene un apéndice entero lleno de correspondencia entre 1904 y1906 de la Oficina Colonial del Reino Unido en relación con la oferta de Foss de arrendar los caladeros de perlas de la costa de Ceilán (Sri Lanka).

26. Lang, «The mystery» (identificación definitivamente confirmada por investigaciones en los archivos de Ragusa, actualmente Dubrovnik, llevadas a cabo por Veselin Kostić); McLeay, *Tobermory Treasure*, 107-15.

27. McLeay, *Tobermory Treasure*, 132-133.

28. *The Q Wealth Report*, número 64, invierno de 2014, 19-23.

* En inglés, el término *poop* también se usa habitualmente con el significado de «caca». *[N. de la T.]*

29. *Daily Express*, 26 de abril de 2014.

30. Spotswood Green, «Armada ships», 262 (mapa) y 269 (cita); *ibidem* «La Rata», 275, hablando sobre el «paisanaje» y la búsqueda de *souvenirs*); *Report of the Inspectors* (1891), 45 (desembarco en la isla de Gran Blasket). Desde Blasket Sound, Spotswood Green se dirigió al puerto de Smerwick; y posteriormente se detuvo en Moville, cerca del pecio del Trinidad Valencera. Más adelante seguiría también el camino de Cuéllar: Spotswood Green, «The wrecks», 444-445.

31. Sténuit, *Treasures*. Laurence Flanagan fue asesinado en 2001, cuando entraron a robar en su casa de Belfast. La adquisición de los objetos del Girona fue el mayor logro de su larga y destacada labor como encargado de antigüedades del Ulster Museum, y su monumento permanente.

32. Martin, «The Spanish Armada expedition»; *Full Fathom Five*; «La Santa María de la Rosa».

33. Martin, *Full Fathom Five* y «El Gran Grifón».

34. Martin, «La Trinidad Valencera»; Atherton, *La Trinidad Valencera*.
35. En 1994, el Tribunal Supremo de la República Irlandesa aceptó nuestra identificación de los tres pecios, pero se negó a conceder una licencia para excavar el emplazamiento «hasta contar con instalaciones de conservación adecuadas en la costa»: *Irish Law Reports Monthly*, CXCIV/1, 194-202, «On the matter of the sailing vessels La Lavia, Juliana y Santa María». Véase también Birch y McElvogue, «La Lavia».
1. F. Larrarzábal, *La vida de Bolívar* (Nueva York, 1875), 316.
2. Fernández Duro, *Armada española*, IV, 203, n. 1, Olivares a Oquendo, 27 de julio de 1639; Ogle y Bliss, *Calendar*, I, 183, Hopton al secretario de Estado Windebank, 19 de septiembre de 1639.
3. Fernández Duro, *Armada Española*, IV, 224-6, Instrucción de Oquendo a su flota, La Coruña, 31 de agosto de 1639.
4. Ogle y Bliss, *Calendar*, I, 184-185, Windebank a Gage y Hopton, 8 de octubre de 1639. Relato de las batallas del 16 y 18 de septiembre, reconstruido a partir del *Journal*, de Tromp y el *Epanáphoras*, de Manuel de Melo, ambos publicados en Boxer, *The Journal*.
5. Mundy, *The Travels*, IV, 38-39 (entrada del 30 de septiembre de 1639 EA). Mundy informó posteriormente de su conversación con algunos de los supervivientes españoles tras la batalla, a los que consideraba «jornaleros, vagabundos, y gente pobre», forzados a prestar servicio contra su voluntad (*ibidem,* 41-42). Un testigo del embarque en La Coruña así lo confirmaba: Manuel de Melo, *Epanáphoras*, 308-309.
6. *CSPD, Charles I*, XIV, 538-539, Thomas Smith, secretario del lord almirante Northumberland, 30 de septiembre de 1639; *ibidem,* XV, 18-19, Northumberland a sir John Pennington, 8 de octubre de 1639. Ambas fechas EA.
7. Boxer, *The Journal*, 195-196, entrada del 21 de octubre de 1639; TNA, *SP* 16/431/145, «The names of the shippes that run on shore».
8. *CSPD, Charles I*, XV, 26-27, «Relación» de la batalla por Pennington y sus capitanes, 11 de octubre de 1639 EA (añadían que Tromp no devolvió el fuego a los barcos de guerra ingleses); Price, *A New Spanish Tragedy* (publicado el 25 de octubre de 1639); Ogle y Bliss, *Calendar,* I, 184-185, coronel Leslie a Windebank, Bruselas, 28 de octubre de 1639; TNA, *SP* 77/29/402-405, Balthasar Gerbier a Windebank, Bruselas, 29 de octubre de 1639 (citando a Eeryck de Putte); *CSPD, Charles I*, XIV, 518, instrucciones de Pennington al capitán John Whitman, septiembre de 1639 (todas las fechas NE); Sharpe, *The Personal Rule*, 832.
9. Sobre los doce apóstoles, véase Casabán, «The design», 386-399; sobre los holandeses, véase Elias, *De Vlootbouw*, 4-7; Bruijn, *The Dutch Navy*, 20-21; y Schok kenbroek, «The growth».
10. PRO, *WO* 55/1672, «A view and survey of all her Majesty's Ordinnance», enumera todos los barcos excepto el Warspite y el Repulse; los totales de estos dos barcos se han añadido a partir de WO 55/1627, «The booke of the remaynes»; Mundy, *The Travels*, IV, 35-36; Rodger, *The Safeguard*, 388 *(Sovereign)*.
11. Rodger, *The Safeguard*, 389 (el Ark, rebautizado como Anne Royal en 1608, hundió en 1636).
12. Mundy, *The Travels*, IV, 36.
13. Ehrman, *The Navy*, 174; Rodger, *The Command*, 189.
14. Rodger, *The Command*, 96 y 120-122. En la actualidad, todos los oficiales de la Royal Navy comienzan como guardiamarinas y tras doce meses de servicio ascienden automáticamente al rango de subtenientes; por lo general, suelen servir treinta meses antes del ascenso a tenientes.
15. *CSPD, Anne,* I, 189-190, Shovell al conde de Nottingham, secretario de Estado,

18 de julio de 1702; Duro, I, p. x.
16. Parker, «Anatomy of defeat» («Papeles curiosos»); Vermeir, «The ransoming of prisoners» (Dartmouth).
17. Intercambio de correos electrónicos entre John Treacy y Geoffrey Parker, agosto de 2016 y septiembre de 2021.

1. Vermeir, «The ransoming», describe este fascinante episodio. El profesor Vermeir tuvo a bien enviarnos copia escaneada del original y una transcripción parcial.
2. Para más detalles sobre el número de imágenes, por favor, clique en la pestaña «Estadísticas» de la página principal de PARES, la cual se actualiza con regularidad.
3. En «The Altamira Collection», Parker aporta una breve historia del archivo y sus contenidos.
4. Gracias a Giovanni Muto por verificar esta información en una carta a Geoffrey Parker el 8 de abril de 1985, y por ayudar a Parker a localizar los papeles sobre la Armada que se conservan mientras trabajaba en ASN en 1995.
5. ARGB, *SEG* 12/46v, la orden de Parma que concede a Vázquez un subsidio, 20 de junio de 1589; y su servicio hasta 1595 se recoge en AGS, *CS* 2.ª/275, en la «A», de Alonso.
6. Hale, «The production».
7. En «Les archives farnésiennes», 252-257, Gachard reconstruyó de manera magistral el destino de los papeles de Parma como gobernador de los Países Bajos.
8. ASN, *CF* 1804.I, «Fiandra: giustificazzione di spese» muestra la firma de Rinaldi en numerosas compras de la casa de Parma a lo largo de 1588. Sobre este manuscrito, véanse *De auteur en de beteekenis*, de Van der Essen, y «The fruits of war», de Derks.
9. Latham y Matthews, *The Diary of Samuel Pepys*, VI (1665), 307-308, entrada del 24 de noviembre de 1665 EA. La escasa legibilidad no evitó que Pepys recopilara numerosos manuscritos sobre la armada isabelina, que hoy se hallan en la Pepysian Library del Magdalene College, Cambridge.
10. En «The fortifications», de O'Neil, 251, y en Laughton, I, LXXXI, se mencionaron las deficiencias de Bruce; BL *Harleian* ms. 6994/112 y 120, Howard a Burghley, 23 de enero y 13 de abril de 1588 EA (véase más arriba).
11. Richard Rawlinson retiró de la Pepys Library los «registros» entre veintiséis volúmenes manuscritos relativos a la Marina isabelina: en la actualidad son Bod *Rawlinson* mss. 170-195.
12. El original se encuentra hoy en los Nottinghamshire Archives, en Nottingham, DD/FJ/10/15/5, 'Boke of Musters, containing all such directions as have been given for mustering and training of the forces of the Realme since the year 1583'.
13. Detalles sobre las instrucciones de 1587 en Parker, «Queen Elizabeth's Instructions»; para los otros dos, véanse los catálogos electrónicos de Sotheby's de 2011 y 2014.
14. En *Martin Frobisher*, 404-405, McDermott mencionó los legados para Mary Masterson, pero como consultó una copia (*ibidem*, 479, n. 50), McDermott ¡pasó por alto el hecho de que fue el propio Frobisher quien insertó "Mary Masterson" en varios espacios en blanco en el original!
15. Paranque, *Elizabeth*, I, 15. Teulet, *Relations politiques*, IV, publicó los despachos de Châteauneuf hasta agosto de 1587.
16. Khevenhüller-Metsch y Probst-Ohstorff, *Hans Khevenhüller*; Veronelli, *Diario*.
17. HHStA, *Statenabteilung Spanien: Diplomatische Korrespondenz* neu 11, Konvolut 5/151-155, Khevenhüller a Rudolf, 26 de abril de 1586.
18. Esta información y las comparativas provienen de una carta de Christiane Thomas, archivista en el HHStA, a Geoffrey Parker, del 3 y otra del 23 de agosto de 1989 y de Friedrich Edelmayer a Parker, del 15 de diciembre de 1989, y en correos electrónicos de Annemarie Jordan a Parker en 2020.
19. En la portada de la copia BL hay anotado: «Je suis à Jacques Goullain, fils de feu Guillaume, lequel fist l'achat de moy en la ville de Lissbonne. *1588*». Pero ¿Goullain era un espía? ¿O embarcó en uno de los navíos de la Armada capturados por los

ingleses? Sabemos que las anotaciones continuaron al menos por dos años porque en la página 10 una mano española escribió junto a la entrada del marqués de Peñafiel: «Al presente, duque de Osuna», algo que sucedió en septiembre de 1590. Damos las gracias a Claire Sabel por procurarnos una copia.

20. HSA *HC* 380/98, carpeta 44/1, Zúñiga a Alba, 15 de noviembre de 1569, minuta.

21. PRO, *SP* 70/143/29, sir John Smythe a Walsingham, Madrid, 5 de febrero de 1577.

22. HSA, *Altamira* 7/I/11, Medina Sidonia a Mateo Vázquez, 29 de mayo de 1580. La cursiva es nuestra.

23. William Stukeley era hijo de Thomas Stukeley, un angloirlandés exiliado. Sabemos poco sobre él, pero uno de los españoles que naufragaron en Irlanda aseguraba que era un hombre «de estatura considerable, calvo y que se parecía mucho a sir William Stanley» (el coronel angloirlandés que traicionó a Deventer ante Parma en 1587): TNA, *SP* 63/136/84, examen de 24 españoles apresados en Tralee y luego ejecutados en septiembre de 1588.

24. *BMO*, IV/4, 204, relación de Coco Calderón; TNA, *SP* 63/136/146-7, examen de Giovanni Antonio Manona. Véase también la leyenda del «príncipe de España», recogida en el capítulo 15.

25. RAH ms. 9/0538 (anteriormente *Jesuitas*, 105) ff. 322-323v. Damos las gracias a Torbjørn Ødegaard por facilitarnos el documento escaneado.

26. Gracia Rivas, *La sanidad*, 372; AGS, *CS* 2.ª/273, orden de Perucho Morán, capitán de la galeaza Napolitana, Santander, 25 de noviembre de 1588.

27. AGS, *CMC* 3.ª/1704, carpeta 45, cuentas de Bune, fenecidas en 1599. De las siete falúas que zarparon de La Coruña con la Armada, solo regresó una: *BMO*, IV/4, 599-601 y V, 357-359.

28. AGS, *CMC* 3.ª/1704, carpeta 45, cuentas de Bune; *BMO*, IV/3, 455, declaración de Palomino Regedel, capitán de la galera Princesa, 20 de agosto de 1588.

29. *Cabala*, *sive scrinia sacra*, 258-259, doctor Leonel Sharpe al duque de Buckingham, 1623; Hopper, «Sir Francis Drake's memorable service», 19; BL *Sloane* ms. 262/67.

Geoffrey Parker y Colin Martin

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.
La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías.
Al comprar este *e-book* estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.
En **Grupo Planeta** agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.
Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas reproducir algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Título original: *Armada. The Spanish Enterprise and England's Deliverance in 1588*

© del diseño de la portada, Planeta Arte & Diseño
© Geoffrey Parker y Colin Martin, 2023

© de la traducción del inglés, Ana Bustelo y Victoria E. Gordo del Rey, 2023

© Editorial Planeta, S. A., 2023
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona www.planetadelibros.com

Iconografía: Grupo Planeta

© de las ilustraciones, © Colin Martin, © Album / Oronoz, © Fine Arts Images *Album,* © *Photo Josse* Bridgeman Images, © Universal Images Group *Album,* © *The Picture Art Collection* Alamy, © Iberfoto *Bridgeman Images,* © *Rabattie - Domingie* akg – Images *Album, Cortesía de* © *The Hispanic Museum & Library, New York,* © *The History Collection* Alamy, © Alto Vintage Images *Alamy,* © *INCM* Museu Casa da Moeda, © Erich Lessing *Album,* © *Permiso de Pepys Library, Magdalene College, Cambridge,* © *Bridgeman* ACI, © Bridgeman, © Pepys Library, Magdalene College, Cambridge, © Granger *Bridgeman,* © *Bridgeman Images,* © *Science Photo Library* akg, © Public domain, © Quintlox *Album,* © *Artokoloro* Alamy, © Universal Images Group *Universal History Archive* UIG / Album, © AESA, © Regionall Archief Alkmaar, © The National Archives, © Archivo General de Simancas, © National Maritime Museum, © Biblioteca Nacional de España, © The Hispanic Society of America, © Archivo Histórico Nacional de España
Primera edición en libro electrónico (epub): junio de 2023

ISBN: 978-84-08-27495-7 (epub)

Conversión a libro electrónico: Acatia www.acatia.es

¡Encuentra aquí tu próxima lectura!

¡Síguenos en redes sociales!